38

1914

Der

Oesterreichisch-Russische Zukunftskrieg.

Mit einer Karte.

Von

B—C.

Dritte Auflage.

HANNOVER 1887.
Helwingsche Verlagsbuchhandlung
(Th. Mierzinsky, Königl. Hofbuchhändler)
Schlägerstrasse 20.

Alle Rechte vorbehalten.

Druck von W. Jürgens in Hannover.

Vorwort.

Si vis pacem, para bellum: der höchste Grad der Vollendung in der Kriegsbereitschaft ist die sicherste Gewähr für den Frieden eines Landes.

Diese Wahrheit des Alterthums bewahrt hoffentlich ihre Geltung auch in der zweiten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts.

Die Gegner stehen sich fertig gerüstet gegenüber; hoffen wir, dass in der Vollendung dieser Rüstungen der Frieden der Zukunft begründet liege!

Bayerische
Staatsbibliothek
München

Bayerische
Staatsbibliothek
München

1. Kapitel.

Die Decentralisirungsfrage in Oesterreich.

I.

Hie Centralismus, hie Föderalismus, das sind die Schlachtrufe in dem unheilvollen Nationalitätenkampfe, der bereits seit 35 Jahren die Völker Oesterreichs trennt. Die einheitliche Reichsidee, durch die Deutschen im vielsprachigen Kaiserthum repräsentirt, tritt immer mehr zurück. Der frische Muth der Deutschen, ihre Lust am Kampfe ist gesunken; nur das Ehrgefühl und die den Deutsch-Osterreichern eigne, warme Vaterlandsliebe halten die Vorkämpfer des einheitlichen Reichsgedankens noch auf der Schanze, von der sich ihnen der traurige Blick auf so manche werthvolle Position eröffnet, welche bereits in dem ungleichen Kampfe verloren ging.

Wenn wir sagen, dass Centralismus und Föderalismus bei diesem Ringen um den endlichen Sieg die Schlachtrufe sind, so kann damit unmöglich gemeint sein, dass in den beiden Schlagworten auch zugleich erschöpfend die Tendenzen der hadernden Parteien ausgesprochen liegen.

Obwohl anfangs von deutscher Seite mit aller Aufrichtigkeit einzig für das Princip des Centralismus, für die Einheitsidee im Staatswesen eingetreten wurde, und obwohl anfangs die Slaven in Oesterreich nur die grössere Autonomie der Provinzen anstrebten, so sind doch heute die Verhältnisse auf beiden Seiten vollständig verändert.

Die Deutschen kämpfen heute nicht mehr allein für die Einheitsidee des Reichs, sondern gleichzeitig um ihre Existenz im Staatsleben, und die Slaven trachten heute nicht mehr allein nach Gleichberechtigung, sondern ihr Bestreben geht dahin, die slavischen Stämme Oesterreichs zu einer absoluten Majorität zu vereinen und auf diese Weise sich die Leitung der Regierung für immer zu sichern.

Das Schlagwort der Gleichberechtigung ist vielleicht schon heute nur noch der Deckmantel, den die Polen und Czechen ihren nationalen — jedenfalls nicht gut österreichischen — Agitationen umzuhängen für geboten halten.

Unwillkürlich fragt man sich, was wohl das Endergebniss solcher Bestrebungen sein werde? und leider muss man die Wahrheit der Antwort anerkennen, welche A. v. Kramer darauf giebt: „Stets grössere Entfremdung der einzelnen Volksstämme und Länder, wachsende Verwirrung in der Verwaltung, ja selbst zunehmende Schwierigkeit in der Aufrechterhaltung der einheitlichen Heeres-Organisation."

Gerade in letzterer Beziehung bot sich in der jüngsten Zeit mehrfach Gelegenheit, traurige Erfahrungen zu machen, traurig für die brave Armee, welche der Stolz jedes Oesterreichers sein sollte und traurig für den Waffengefährten von jenseit der schwarzgelben Grenzpfähle, der den regen Eifer und den achtunggebietenden Ernst zu würdigen weiss, mit dem die Führer des österreichischen Heeres an dessen Schlagfertigkeit arbeiten.

Die österreichische Armee, die ihre innere Tüchtigkeit bei den hartnäckigen Kämpfen und unsagbaren Anstrengungen in Bosnien so glänzend bewährte, und welche die energische Reorganisation der letzten Jahre auf eine Höhe der Kriegsbereitschaft brachte wie nur die deutsche und französische Armee sie besitzen — dieselbe Armee drohte neuerdings in ihrer Schlagfertigkeit einer russischen Complikation gegenüber lahmgelegt zu werden durch die unheilvolle Massregel der Decentralisirung der galizischen Eisenbahnen.

II.

Welche Bedeutung hat eigentlich die geplante Decentralisirung der österreichischen Eisenbahnen? Die Czechen und Polen leugnen bekanntlich eine solche ganz. Sie betrachten die Forderung auf Nationalisirung ihrer Landeseisenbahnen lediglich als eine vollständig gerechtfertigte Schlussfolgerung aus dem Föderalismus und der Gleichberechtigung der Nationen und erhärten die Dringlichkeit

ihrer Forderung dadurch, dass sie die Nationalisirung zur Lebensfrage für ihre landsmännischen Ingenieure, Bahnbeamten u. s. w. aufbauschen.

Die Deutschen dagegen erblicken in der Decentralisirung der Eisenbahnen ein durchaus nicht durch den Drang der Nothwendigkeit gerechtfertigtes Zugeständniss an die einzelnen Völker, das nur dazu führen muss, den Einheitsgedanken immer mehr verblassen zu machen, sie denken voll banger Ahnung an die Folgen, welche diese Massregel auf die commerciale Entwickelung und die äussere Sicherheit des Gesammtstaates haben muss und verfechten die Interessen der Gleichberechtigung, indem sie gegen die Auslieferung der böhmischen und polnischen Bahnen an die Czechen und Polen protestiren.

So schreibt die „Neue Freie Presse“ unter dem 19. Juni:

„Wie werden sich die Dinge entwickeln? Wir sprechen gar nicht von Polen, nein, wir reden von Böhmen, wo noch Millionen von Deutschen leben. Es wird eine Direction in Prag errichtet, welche ihr besonderes Statut auszuarbeiten hat. Du' gütiger Himmel! Sie braucht es nur nach dem Muster der Sprachenverordnung zu thun, und es ist geradezu ein Privilegium geschaffen für die Czechen. Diese nationale Direction, diese nationale Beamtenschaft, deren geistiger und politischer Zusammenhang mit Wien ein so geringer ist, deren ganzes Interesse über die Grenzen ihrer Provinz nicht hinausreicht, die von dem Streben beseelt ist, das Leben, den Verkehr, die Transporte in ihre eigene Heimath zu leiten, — muss schliesslich dahin gelangen, ihre eigene Tarifpolitik zu machen, Frachtpreise für Lemberg, Prag, Laibach zu construiren, das Sprachgebiet in ein wirthschaftliches zu verwandeln, eine Gruppe mit selbstständigen Bedingungen des materiellen und politischen Gedeihens zu schaffen. Was kann dagegen die Centralverwaltung in Wien? Ihr fehlt jede Kenntniss der Verhältnisse, sie steht ausser Fühlung mit den Verfrächtern, und im Nothfalle wird die Majorität angerufen und der Widerstand schwindet.“

Fügen wir die Worte hinzu, welche Dr. Joseph Kopp in seinem Antrag betreffend die Decentralisirung der Eisenbahnen, am 18. Juni vor dem nieder-österreichischen Landtag über die Tendenzen der Polen bei ihrer Forderung gesprochen hat:

„Den polnischen Abgeordneten handelt es sich darum, die polnische Sprache als Amtssprache, und zwar nicht blos im Ver-

kehre mit dem Publikum, sondern im ganzen Dienste einzuführen, jeden Fremden, das heisst Nichtpolen, auszuschliessen und die Eisenbahnämter nur mit Polen, das heisst aber nicht etwa mit Auchpolen — wenn es solche geben sollte, wie es leider Auchdeutsche giebt — sondern mit national gesinnten Polen zu besetzen, die sich, wie es bei der letzten Landtagswahl geschah, nur noch darüber streiten, ob es sich ziemt, den letzten Gedanken jedes Polen auszusprechen, oder ob es klug sei, diesen Gedanken vorläufig noch zu verschweigen — kurz darum, dass das österreichische Element endlich und gründlich auch noch aus den Eisenbahnämtern ausgeschlossen und diese ausschliesslich polnischen Zwecken dienstbar gemacht werden. Die polnische Sprache verbannt den deutschen Techniker aus Galizien, und die Lemberger „Filial"-Direction wird — auch selbst ohne Landsmann-Minister — immer Macht und Einfluss genug haben, um nicht blos die technischen, sondern auch die administrativen Dienstposten für „Landeskinder" zu reserviren; in Wien und den übrigen deutschen Königreichen und Ländern wird man aber stets und auch mit Erfolg den Satz aufstellen, dass jeder Bewerber nur nach seiner Qualification und nicht nach seiner Nationalität oder seinem politischen Glaubensbekenntnisse zu beurtheilen und in Oesterreich jeder Oestreicher gleichberechtigt ist. Wie es da mit dem Dienste im Kriege aussehen wird, haben wir nicht zu beurtheilen, **wahrscheinlich wird es, wie auch gesagt wurde, darauf ankommen, ob die polnische Armee mit der österreichischen cooperirt.**"

Ueber die Berechtigung der angeführten beiden Urtheile zu entscheiden, wollen wir uns als Ausländer versagen, dem Leser das endgültige Urtheil anheimgebend.

Was die Ausdehnung des Projectes anlangt, so haben sowohl die Regierung in Wien wie der Statthalter von Galizien erklärt, dass die Massregel sich nicht auf die Privatbahnen erstrecken sollte. Doch ist kaum anzunehmen, dass sich Privatgesellschaften dem gewichtigen Druck würden entziehen können, welcher jedenfalls auf sie ausgeübt werden würde. Sie sind darauf angewiesen zu verdienen, müssen dem Erwerb nachgehen, und um sich diesen zu sichern, schliesslich wenn nichts Anderes mehr hilft, sich wohl oder übel fügen. Ein eclatanter Beweis dafür ist übrigens das Schicksal der österreichischen Staatsbahn in Ungarn. Auch sprechen schon Polenführer öffentlich von den Manipulationen, wodurch die

Nordbahn „nationalisirt“ werden könne, während der vormalige Statthalter von Galizien, Graf Potocki, bedauert hat, dass die Actien der Karl-Ludwigsbahn zum grössten Theil in nichtpolnischen Händen seien, wodurch alle Einwirkung auf die Bahn ausgeschlossen sei.

III.

Gegen das in allgemeinen Zügen angedeutete Project der Decentralisirung hat sich die K. K. Militär-Verwaltung, wie es den Anschein hat, mit aller Energie gewehrt.

Bereits Anfang Juni machte ein früherer Ausspruch des vormaligen Chefs des Feld-Eisenbahnwesens, Obersten von Winterhalter die Runde durch die Tagespresse: „Ein Streben nach Decentralisirung des Eisenbahnnetzes kann nur aus dem Verkennen des Charakters der Schienenwege, dieses wahrhaft gemeinsamen, Länder und Völker umschlingenden Culturbandes hervorgehen. Immer wären solche Decentralisirungen unbedingt ein Rückschritt in der Entwicklung des Eisenbahnwesens, deren empfindliche Kosten das grosse Publikum, in gewissen Fällen das Kriegswesen zu tragen hätte.“

Der Kriegsminister und der Chef des Generalstabes scheinen diese Ansicht im Allgemeinen getheilt zu haben. Fest steht, dass beide mit der ganzen Schwerkraft ihrer Ressorts gegen das Project der Decentralisirung eingetreten sind. Ob man ihnen beruhigende Zugeständnisse gemacht hat, oder ob das Project ganz aufgegeben worden ist, entzieht sich wohl vorläufig noch der öffentlichen Beurtheilung. Oder sollte vielleicht gar das Zugeständniss, dass die Massregel der Decentralisirung nur die Staatsbahnen betreffen werde, die Einwände der österreichischen Strategie entkräftet haben?

Theoretisch ist ja richtig, dass die Gefahr für die Concentration der Armee an der Landesgrenze, ihre Versorgung, ihre rückwärtigen Verbindungen u s. w. weit geringer wäre, wenn nur die Staatsbahnen allein decentralisirt würden, welche man vielleicht trotz aller Filial-Directionen unter direkter und straffer Einwirkung Seitens der obersten Centralbehörde behalten könnte.

In der Praxis gestalteu sich die Verhältnisse aber wesentlich anders. Denn einerseits ist, wie bereits früher angedeutet, kaum zu hoffen, dass sich die Privatbahnen auf die Dauer dem Druck der decentralisirungslustigen Polen und Czechen werden entziehen können, andererseits aber ist die Befürchtung nur zu gerechtfertigt, dass aus der Decentralisirung nach den Intentionen der Regierung nach und nach in aller Stille eine Decentralisirung nach polnischem Geschmack werden könnte.

Man hört so oft in Oesterreich darauf hinweisen, dass in Preussen eine ausgesprochene Decentralisirung im Eisenbahnwesen herrsche. Wir können ganz davon absehen, dass bereits seit mehreren Jahren — allerdings ohne grosses Geräusch davon zu machen — darauf hingearbeitet wird, die Verwaltung des deutschen resp. preussischen Eisenbahnnetzes in Berlin zu concentriren, so dass seit 1878 die Zahl der Provinzialdirectionen von 20 bereits auf 9 gefallen ist [1]). Vor Allem passen die einschlagenden Verhältnisse überhaupt gar nicht zu einem Vergleich zwischen Preussen und Oesterreich.

Der in Fleisch und Blut übergegangene Staatsgedanke und die unbedingte Zuverlässigkeit auf der einen Seite, national-secessionistische Gelüste und Unzuverlässigkeit auf der andern Seite, das sind die Gegensätze, auf welchen in beiden Ländern die Decentralisirung sich basirt.

Doch unterbrechen wir diese Entwickelung düsterer Gedanken, um vorerst einen Blick auf die strategischen Verhältnisse längs der österreichisch-russischen Grenze und auf die beiderseitigen Vorkehrungen zu werfen, welche man im Hinblick auf den unabwendbaren Feldzug der Zukunft getroffen hat.

---

[1]) Die Kgl. Preuss. Staats-Eisenbahn hat folgende Directionen: Berlin, Bromberg, Frankfurt a. M., Hannover, Köln (linksrheinisch u. rechtsrheinisch), Magdeburg; dazu kommen noch 2 für Privatbahnen in Staatsverwaltung in Elberfeld und Breslau.

2. Kapitel.

Friedensdislocirung und voraussichtlicher strategischer Aufmarsch der russischen Truppen längs der österreichischen Grenze.

IV.

Es ist bekannt, dass die russische Armeeleitung unendlich viel aus den Feldzügen von 1866 und 1870 gelernt hat und es ist anzunehmen, das dieselbe auch aus den traurigen Erfahrungen des russisch-türkischen Kriegs heilsame Lehren gezogen haben wird.

Die politischen Verhältnisse zwischen Russland und seinen westlichen Nachbarn sind seit mehr als Jahresfrist solche, dass in Russland eine Beschleunigung aller derjenigen Massnahmen am Platze erschien, welche man für nöthig erachtete, um die russische Armee auf die Höhe der Situation zu bringen d. h. um sie ihren Gegnern ebenbürtig zu machen.

Was gethan werden konnte, ist geschehen. Weit entfernt, der drohenden Eventualität gegenüber, es vielleicht mit den beiden ersten Armeen der Welt aufnehmen zu müssen, dadurch Rechnung zu tragen, dass man die stricteste Defensive zum Prinzip des Zukunftsringens erhebt, sehen wir vielmehr die Absicht der urplötzlichen, energischen Offensive in den Kriegsvorbereitungen russischerseits ausgesprochen.

Wir verzichten vollständig darauf, die deutschen Verhältnisse resp. die russischen Massnahmen gegenüber einer Verwicklung mit Deutschland in den Bereich unserer Berechnungen zu ziehen.

Es liegt darin durchaus nicht die Nichtbeachtung eines der günstigsten Faktoren ausgesprochen, welche man bei einer Diskussion über die Chancen eines russisch-österreichischen Kriegs für Oesterreich geltend machen könnte. Es ist sehr wahr, dass die deutschen Heere einen bedeutenden, voraussichtlich sogar den grössten Theil der russischen Armeen auf sich ziehen werden,

aber das österreichische Grenzland behält trotzdem seine Bedeutung als sehr wichtiges, vielleicht entscheidendes Kriegstheater.

Es wäre vermessen, annehmen zu wollen, dass Deutschland und Oesterreich im Vertrauen auf die Tripelallianz mit ihren gesammten Kräften sich auf Russland werfen könnten.

Sehr bedeutende Streitkräfte müssten die Oesterreicher unter allen Umständen nach dem südlichen Kriegsschauplatz entsenden, wo es nicht russische Soldaten, wohl aber russisches Geld und slavische Conspiration zu befehden geben wird, und wo der Kampf sich jedenfalls nicht auf den Guerillakrieg in den dalmatinisch-bosnischen Gebirgen beschränken, sondern vielleicht auch den serbischen und rumänischen Parteigängern Russlands eine willkommene Gelegenheit bieten wird, ihren Hass gegen Oesterreich zu befriedigen.

Bei allen Kombinationen, die sich direkt auf das Ringen zwischen Russland und Oesterreich auf dem Schauplatz längs der russisch-österreichischen Grenze beziehen, muss man also beiderseitig bedeutende Kräfte in Abrechnung bringen, russischerseits die von den deutschen Armeen absorbirten Massen, österreichischerseits die nach dem südlichen Kriegsschauplatz entsendeten Truppenkörper.

V.

Betrachten wir zunächst die Streitkräfte, welche russischerseits längs der österreichischen Grenze bereits im Frieden dislocirt sind, wobei natürlich die sämmtlichen in Polen gegen Preussen aufgestellten Truppen ausser Betracht gelassen werden müssen.

Von Westen nach Osten beginnend zählen wir:

I. Feldtruppen.

A. Kavallerie.[1])

14. Kavallerie-Division. Tschenstochow (Front gegen Krakau),
Donsche Kosaken-Division: Samostje (Front gegen Lemberg.
11. Kavallerie-Division: Dubno (Front gegen Lemberg)

---

[1]) Die Stärke einer mobilen russischen Kavallerie-Division beträgt: 132 Offiziere, 321 Unteroffiziere, 77 Trompeter, 2718 berittene Kombattanten,

B. Jnfanterie. [1])

2. Schützenbrigade: Tschenstochow.
7. Infanterie-Division: Radom (zum V. Korps in Warschau gehörig).

XIV. Korps: Lublin:

18. Infanterie-Division: Lublin,
17. „ „ Kielce.
11. Infanterie-Division: Luzk (zum XI. Korps in Shitomir gehörig).
3. Schützenbrigade: Tultschin (zwischen Lublin u. Samostje).

II. Besatzungstruppen.

Je 1 Reserve-Division in Brest-Litowski, Lublin, und Winniza.

Ausserdem 12 Festungs-Artillerie-Bataillone im Militärbezirk Warschau,

3 Festungs-Artillerie-Bataillone im Militärbezirk Kiew,

7 Festungs-Artillerie-Bataillone im Militärbezirk Odessa.

III. Unmittelbar hinter den Truppen I. Linie stehen:

1. Im Militärbezirk Warschau:

8. Infanterie-Division des V. Korps: Warschau.

2. Im Militärbezirk Kiew:

12. Kavallerie-Division: Kiew,
3. Sappeur-Brigade: Kiew.

---

440 unberittene Kombattanten, 403 Nichtkombattanten, 12 Geschütze, 18 Munitionswagen, 149 Wagen, 222 Artillerie-Zugpferde, 473 Zugpferde, 3113 Reitpferde.

[1]) Der Etat einer europäischen Infanterie-Division ist im Kriege folgender:

373 Offiziere, 1473 Unteroffiziere, 299 Spielleute, 52 Beamte, 14778 Kombattanten mit der Waffe, 1380 Kombattanten ohne Waffe, 1009 Nichtkombattanten, 48 Geschütze, 80 Munitionswagen, 530 Wagen, 958 Artillerie-Zugpferde, 1698 Zugpferde, 415 Reitpferde.

Eine Schützenbrigade zählt im Kriege:

88 Offiziere, 351 Unteroffiziere, 37 Spielleute, 13 Beamte, 3322 Kombattanten mit der Waffe, 295 Kombattanten ohne Waffe, 189 Nichtkombattanten, 107 Wagen, 392 Zugpferde, 50 Reitpferde.

XII. Korps: Kiew:

32. Infanterie-Division des XI. Korps: Shitomir.

3. Im Militärbezirk Odessa:

7. Kavallerie-Division: Jelisawetgrad,
8. „ „ Kischinew.

VIII. Korps: Odessa:

14. Jnfanterie-Division: Kischinew,
15. „ „ Odessa.
4. Schützenbrigade: Odessa. [1])

---

[1]) Dabei sind in Abrechnung gebracht als gegen die deutsche Grenze gerichtet:

1. Im Militärbezirk Warschau:

5. Kavallerie-Division: Wozlawsk,
6. „ „ Lomscha,
3. Brigade 2. Garde-Kavallerie-Division, (welche im Mobilmachungsfall eine ganze Division aufstellt): Warschau,
3. Garde-Infanterie-Division: Warschau,
1. Schützenbrigade: Wlozlawsk,
4. Sappeurbrigade: Warschau.

VI. Korps: Warschau:

4. Infanterie-Division: Lomscha,
6. „ „ Plozk,
10. „ „ Warschau.

2. Im Militärbezirk Wilna:

2. Kavallerie-Division: Sulwalki,
3. „ „ Kowno,
4. „ „ Biälostok,
5. Schützenbrigade: Wilna,
2. Sappeurbrigade: Riga.

II. Korps: Wilna:

26. Infanterie-Division: Grodno,
27. „ „ Wilna,
28. „ „ Kowno.

III. Korps: Riga:

25. Infanterie-Division: Dünaburg,
29. „ „ Riga.

IV. Korps: Minsk:

16. Infanterie-Division: Mohilew,
30. „ „ Minsk.

Jn Summa also: 6 Kavallerie-Divisionen, 11 Infanterie-Divisionen, 2 Schützen- und 2 Sappeurbrigaden an Feldtruppen, wozu noch 5 Reserve-

Das VII. Korps in Sewastopol.

Dasselbe gehört ebensfalls in den Militärbezirk Odessa, es hat eine Division (34. Infanterie-Division) bereits im Frieden bis Jekaterinoslaw vorgeschoben während die andre (13. Infanterie-Division) in der Krim (Simferopol) stationirt ist.

4. Die Truppen im Militärbezirk Charkow:

9. Kavallerie-Division: Romnu,
10. „ „ Tschugujew,

IX. Korps: Orel:

5. Infanterie-Division: Tschernigew,
36. „ „ Orel.

X. Korps: Charkow:

9. Infanterie-Division: Poltawa,
31. „ „ Charkow.

5. Die Krim-Tataren-Division und die Kosaken-Woiskos. [1])

6. Die Truppen im Militärbezirk Kaukasus als Reserve-Armee:

I. Kaukasisches Armee-Korps: Tiflis,
Kaukasische Grenadier-Division: Tiflis,
38. Infanterie- „ Kutais,
39. „ „ Alexandropol.

Divisionen (Nowogeorgiewsk, Warschau, Minsk, Wilna, Dünaburg) kommen, sowie die sämmtlichen in den Militärbezirken: Petersburg, Finnland, Moskau und Kasan dislocirten Korps, welche allein an Feldtruppen aufweisen:

14 Jnfanterie-Divisionen,
3 „ Brigaden Schützen und Sappeure,
5 Kavallerie-Divisionen.

[1]) Das Don-Kosaken-Woisko:

3 Garde-Don-Kosaken-Regimenter,
20 Armee-Don-Kosaken-Regimenter 1. Kategorie,
20 „ „ „ „ 2. „
20 „ „ „ „ 3. „
1 Garde-Batterie,
7 Armeé-Batterien 1. Kategorie,
7 „ „ 2. „
7 „ „ 3. „

II. Kaukasisches Armee-Korps: Tiflis.
19. Infanterie-Division: Stawropol,
20. „ „ Wladikawkas,
21. „ „ Petrowsk.
attachirt:
41. „ „ Tiflis.
Kaukasische Kavallerie-Division: Tiflis.
1. Kaukasische Kosaken „ Tiflis,
2. „ „ „ Jelisawetpol.

VI.

Aus dieser Dislokation ziehen wir folgende Schlussfolgerung:

1. Ein Avantgarden-Detachement, bestehend aus einer Kavallerie-Division zu 16 Escadrons nebst 2 reitenden Batterien und einer Schützenbrigade zu

---

Jedes Regiment hat 6 Sotnien. Die Regimenter 2. und 3. Kategorie werden erst bei der Mobilmachung aufgestellt, und haben erstere die Pferde und volle Ausrüstung, letztere nur die Ausrüstung schon im Frieden bereit. Die Batterien haben 6 Geschütze, im Frieden ist 1 Division zu 2 Geschützen beurlaubt.

2. Das Kuban-Kosaken-Woisko:
2 Garde-Eskadrons,
10 Reiter-Regimenter 1. Kategorie à 6 Sotnien,
10 „ „ 2. „
2 Plastuni- (Schützen-) Baone à 5 Sotnien,
2 „ Bataillone 2. Kategorie,
2 „ „ 3. „
1 reitende Artillerie-Brigade mit 5 Batterien à 6 Geschütze,

3. Das Terek-Kosaken-Woisko:
2 Garde-Eskadrons,
15 Reiter-Regimenter,
2 reitende Batterien.

4. Das Astrachan-Kosaken-Woisko:
3 Reiter-Regimenter.

5. Das Orenburg-Kosaken-Woisko:
18 Reiter-Regimenter,
1 reitende Artillerie-Brigade.

Das Uralische, Siribrische, Semiratschenskische, Transbaikalsche und Amur-Kosaken-Woisko kommen ihrer weiten Entfernung wegen kaum in Betracht.

4 Bataillonen kann in den ersten Mobilmachungstagen von Tschenstochow aus gegen Krakau und die Bahnlinie Chrzanow-Krakau vorrücken, gestützt auf die Avantgarden-Division des V. Korps (7. Infanterie-Division), welche von Radom aus bis in die starke Stellung, welche die Lysa-Gora bieten, vorrückt.

2. Ein Avantgarden-Detachement, bestehend aus einer Kosaken-Division zu 16 Escadrons mit 2 Batterien und einer Schützenbrigade zu 4 Bataillonen mit dem Rückhalt eines ganzen (XIV.) Armeekorps, dessen Infanterie-Divisionen von Lublin und Kielce aus gegen Przemysl oder Jaroslau im Vormarsch zu denken sind, kann in den ersten Mobilmachungstagen gegen einen Punkt der Bahnstrecke Jaroslau-Przemysl-Lemberg vorprellen.

3. Eine Kavallerie-Division zu 16 Escadrons nebst 2 reitenden Batterien kann von Dubno aus, gestützt auf die von Luzk gegen Brody im Vormarsch anzunehmende Avantgarden-Division des XI. Korps eine Diversion gegen die Bahnlinien Lemberg-Brody, Lemberg-Tarnopol und vielleicht sogar Lemberg-Czernowitz ausführen.

4. Diese 3 Avantgarden-Detachements sind entweder direkt verstärkt oder seitlich unterstützt durch ebensoviele Kosaken-Divisionen, welche die russische Armeeleitung in der jüngsten Zeit nach der Grenze herangezogen hat.

Die sämmtlichen, von der russisch-galizischen Grenze während des Druckes eintreffenden Nachrichten stimmen nämlich darin überein, dass in der neuesten Zeit bedeutende Massen von Kosaken nach den Grenzorten dislocirt worden sind. Man wird keinesfalls zu hoch greifen, wenn man dieselben auf 2—3 Divisionen veranschlägt.

5. Während alle in Polen, Wolhynien und Podolien stationirten Truppen, vor Allem die Kavallerie-Divisionen nach erfolgter Kriegserklärung sofort marschfertig sind, können die übrigen in den südrussischen Militärbezirken stationirten Truppen erst nach einer

später zu präcisirenden Mobilmachungsdauer per Eisenbahn nach der Grenze befördert werden.

Die Mängel, welche sich in praxi bei einer russischen Mobilmachung zu Beginn des österreichisch-russischen Zukunftskriegs herausstellen dürften, lassen sich am besten studiren an der letzten Mobilmachung, welcher die russische Armee oder wenigstens ein Theil derselben unterworfen war (vor Beginn des russisch-türkischen Krieges).

Genaue, unparteiische Nachrichten, officielle Documente u. s. w. liegen jetzt über diesen Act der neuesten Kriegsgeschichte vor und es erscheint nicht schwer, ein anschauliches Bild der Schwierigkeiten der Mobilmachung und Concentration der russischen Streitkräfte vor Beginn des Feldzuges 1877/78 zu entwerfen.

Dem folgenden Abschnitt sollen sowohl die zahlreichen, ausgezeichneten deutschen Publicationen über den russisch-türkischen Krieg 1877/78 zu Grunde gelegt werden als ganz besonders ein unlängst erschienenes, sehr gründliches französisches Sammelwerk: La guerre d'Orient en 1877/78 par un Tacticien. (Dumaine. Paris).

Am 13. November 1876 ordnete ein kaiserlicher Ukas die Mobilmachung von 6 Armeekorps an, deren Stamm die in den Militärbezirken Odessa, Charkow und Kiew stationirten Divisionen bilden sollten. Zwei dieser Korps (IX. und X.) waren für die Vertheidigung der Krim und des Militärbezirks Odessa bestimmt, während die vier andern (VII., VIII., XI. und XII. Korps) unter dem Namen „Operations-Armee“ sich in Bessarabien concentriren und im europäischen Theil der Türkei operiren sollten [1]). Zu derselben Zeit wurden die Civil-Gouverneure der 52 Gouvernements telegraphisch informirt, dass die Mobilmachung eines Theils der russischen Armee längs der Grenze von Bessarabien und längs des schwarzen Meeres, sowie in Kaukasien längs der armenisch-türkischen Grenze beginnen solle.

Demzufolge wurden noch am 13. November alle Massnahmen getroffen hinsichtlich der Einberufung der Ersatzmannschaften und der Pferdeübernahme. Telegramme, Estafetten, Eilboten gingen nach allen Himmelsgegenden; nach den wichtigsten Punkten hatten die Gouverneure der Provinzen besondere Funktionäre entsendet.

---

1) Das IX. Korps wurde bald unter dem Druck der Ereignisse durch neue Truppen (IV. Korps) abgelöst und den 4 Operations-Korps nachgesandt. Das X. und XII. Korps wurden besonders mobilisirt.

Am 14. November begann die Pferdemusterung in 8 Gouvernements. Diese Arbeit wurde bedeutend dadurch erleichtert, dass man telegraphisch die Ankunft der Pferdeübernahme-Commissionen in den grossen Städten und Hauptcentren der Bevölkerung angezeigt hatte. Man wusste überall genau Bescheid, wo man die in Frage kommenden Pferde hinzutransportiren hatte.

In einem Gouvernement war die Versammlung der Reservisten am 2. Tage nach der Einberufung vollendet; in 5 Gouvernements am 3. Tage; in 12 Gouvernements am 4. Tage; in 7 am 5.; in 17 zwischen 6. und 10.; in 2 am 11,; in 3 am 13. und 2 am 17. Tage.

Die Pferdeübernahme war am 17. November in einem Gouvernement: am 18. in 3; zwischen 18. bis 23. in 16 Gouvernements; zwischen 23. und 27. in den 10 andern Gouvernements vollendet.

Ueberall leisteten die Einberufenen mit Begeisterung der Ordre Folge. Die geringe Zahl der Ausgebliebenen erklärt sich durch Todesfälle oder Abwesenheit, und wurde reichlich compensirt durch überschiessende Mannschaften anderer Gegenden.

Die Pferdeübernahme wurde ebenfalls von der Bevölkerung wohlwollend unterstützt.

Man darf hierbei nicht ausser Acht lassen, dass die Mobilmachung in die ungünstigste Jahreszeit fiel. Das schlechte Wetter im October 1876, die Schneestürme und das Eistreiben der Flüsse hatten die Communicationen auf sehr vielen Punkten unterbrochen und den Verkehr zu Wasser und zu Lande bedeutend erschwert.

Ich führe hier nur die Gouvernements Taurien, Jekaterionoslaw, Woronesch, Kiew, Podolien, Pensa, Tambov, Samara, Kasan, Nischni-Nowgorod und Jaroslaw an, in welchen es vorkam, dass Reservisten die Wagen, auf die sie Anrecht hatten, verliessen, weil diese nicht fort konnten, und zu Fuss nach ihren Stellplätzen wanderten.

Derartige Umstände erklären die Verzögerungen, welche die Einberufung der Reservisten und die Pferdeübernahme in einigen Districten erfuhren.

Die 6 seit dem 13. November mobilen Korps (VII., VIII., IX,, X.. XI., XII.) brachten den Winter in Bessarabien, in dem Raum zwischen Bug und Pruth zu. Um ihre Winterquartiere zu erreichen, setzten sie sich am 10. December, also am 29. Mobilmachungstage, in Bewegung. Die Concentration bei Kischinew war Ende December, also 7 Wochen nach erfolgter Mobilmachung, beendet.

VIII.

Werfen wir, ehe wir weitere Schlüsse ziehen, noch einen Blick auf das Eisenbahnnetz, welches den russischen Truppen II. Linie in den Militärbezirken Warschau, Kiew und Odessa zur Ausführung ihres strategischen Aufmarsches an der galizischen Grenze zu Gebote steht. Abgesehen davon, dass massenhafte Bahnlinien projectirt sind, bestehen jetzt 4 Hauptlinien:

1. Warschau-Wien, bei Ausbruch eines Krieges benutzbar bis Tschenstochow resp. bis zur Landesgrenze (Granika).
2. Kiew-Lublin-Warschau, benutzbar bis Lublin.
3. Odessa-Balta-Lemberg, benutzbar bis Proskurow.
4. Kischinew-Jassy-Czernowitz, benutzbar bis Veresti und Botuschani.

Ehe wir auf die Verwendung der genannten Bahnen im Dienste der Strategie eingehen, wollen wir einige allgemeine Bestimmungen und Anhaltspunkte über den Truppentransport auf den russischen Eisenbahnen angeben, welche wir den Vorträgen des russischen Oberst Kazanski, Lehrers von der Nikolaus-Generalstabs-Akademie, veröffentlicht in dem Februar- und dem Märzheft des Wojennje Sbornik, vom Jahre 1876, entnehmen [1]).

Darnach hängt die Ausführung eines Truppentransportes ab:

1. von der Wagenzahl jedes Zuges,
2. von der für die Truppen nöthigen Anzahl von Zügen,
3. von der Fahrgeschwindigkeit der Züge,
4. von der Zahl der Züge, die innerhalb von 24 Stunden abgelassen werden können,
5. von der Länge der Fahrt.

Oberst Kazanski bestimmt sodann die Normallänge eines Militärzuges auf 100 Achsen (ca. 30 Wagen), welcher fassen kann:

entweder 1 Bataillon Infanterie mit Fahrzeugen,
oder 1 Escadron Kavallerie mit Fahrzeugen,
„ $^1/_2$ reitende Batterie,
„ $^3/_4$ Feld- „

Demnach werden an Zügen zu 100 Achsen in Russland gebraucht:

---

[1]) Vergleiche die „Militärischen Jahresberichte für 1876“. Berlin, Mittler & Sohn.

5 für ein Infanterie-Regiment mit Fahrzeugen,
5 „ „ Kavallerie- „ „ „
7 „ „ Kosaken- „ „ „
12 „ eine Feld-Artillerie-Brigade,
5 „ „ reitende „ „

folglich

40 für 1 Infanterie-Division (incl. Artillerie und 1 Kosaken-regiment),
27 „ 1 Kavallerie-Division à 4 Regimenter,
175 „ 1 Armee-Korps, nämlich:
120 für 3 Infanterie-Divisionen,
27 „ 1 Kavallerie-Division,
2 „ 1 Sappeur-Bataillon,
4 „ ½ Pontonnier-Bataillon,
21 „ Telegraphen- und Artillerie-Parks,
1 „ Stab eines Armee-Korps,

Sa. 175.

Zum Transport eines Armee-Korps werden gebraucht.
175 Waggons 1. und 2. Klasse,
1300 „ 3. Klasse,
2500 „ Pferdewagen,
1275 „ Lovries,

5250 Eisenbahnwagen.

Die Zahl der Züge, welche man im Laufe von 24 Stunden ablassen kann, richtet sich:

1. nach der Art der Anlage der Bahnlinie und der Stationen,
2. nach der Menge des disponiblen Fahrmaterials,
3. nach der Gesammtlänge der Fahrt.

Normale russische Verhältnisse d. h. eine Maximaldistanz der Haltestellen von 23 Werft, genügende Wasserstationen und Betriebseinrichtungen — und demgemäss eine Fahrgeschwindigkeit der Militärzüge von 25 km (incl. der Aufenthalte) angenommen — können auf eingleisigen Bahnen täglich 10—12, auf zweigleisigen 20—24 Züge abgelassen werden.

Schalten wir hier einige Sätze von einem höchst interessanten Artikel der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Nummer 95 vom 4. December 1876) ein, der von einem Fach-

mann bei Ausbruch des russisch-türkischen Krieges geschrieben, den Titel führt „Ueber den Werth der Russischen Eisenbahnen für den Krieg mit der Türkei“, und dessen Wahrheit noch heute, auch der österreichisch-ungarischen Monarchie gegenüber, fast in seinem ganzen Umfang besteht. Er lautet:

„Nach 25jährigem Frieden ist nunmehr zum ersten Male an das Russische Reich die Aufgabe herangetreten, den Werth seiner Bahnen in militärischer Hinsicht zu erproben und den Nachweis zu liefern, dass dieselben im Stande sind, zum Mindesten alle die Opfer einzubringen, welche der Productionsfähigkeit und inneren Entwicklung des ganzen Reiches dadurch gebracht worden sind, dass fast sämmtliche Bahnen ohne Rücksicht auf das wirthschaftliche und commercielle Bedürfniss der einzelnen Landestheile, ohne Rücksicht des zu erwartenden Transitverkehrs angelegt worden sind und dass bei Tracirung lediglich gewisse strategische Gesichtspunkte massgebend waren, welche theilweise die wundersamsten Linien zur Welt gebracht haben

Ist besonders die Odessaer Bahn und deren berühmte Lage auf der Höhe der Steppe im Stande, in militärischer Hinsicht so glänzende Resultate zu liefern, dass man vergessen könnte, wie diese Bahn auf eine Länge von beinahe 1000 km sich möglichst weit von den beiden bebauten und fruchtbaren Thälern hält und auf der Wasserscheide beider eine Tracé verfolgt, welche derart an Wassermangel leidet, dass bis heute, d. h. nach 10jährigem Betriebe, noch nicht ein einziges Gebäude oder Gehöft an derselben angelegt worden ist.

Wir abstrahiren vorläufig — so lange es sich nur um einen Krieg mit der Türkei handelt — ganz von der längst überwundenen Ansicht, als ob die für die Russischen Bahnen, wieder nur aus strategischen Gründen gewählte breite Spurweite irgend einen Vortheil zu bieten im Stande wäre; wir wollen nur constatiren, dass die Südbahnen, welche jetzt hauptsächlich in Betracht kommen, in Folge des exclusiv strategisch bestimmten Tracés sämmtlich nicht derartig angelegt sind, dass sie Truppenbeförderungen in bedeutender Menge zu bewältigen im Stande wären.

Zunächst lehrt ein Blick auf die Karte, dass das Eisenbahnnetz der Russischen Südwestgrenze ein sehr weitmaschiges ist, und dass z. B. das Gebiet zwischen den Städten Kiew-Brest-Litowksi-Minsk, welches noch von keiner Eisenbahn berührt wird, etwas grösser

ist, als ganz Belgien und Holland zusammengenommen; die dasselbe begrenzenden Bahnen sowie die südlicher gelegenen können aber insgesammt an Transporte, wie wir sie im Deutsch-Französischen Kriege gesehen haben, nicht wohl denken.

Die weiter oben erwähnten Traceen mögen wohl militärisch am leichtesten zu haben sein, ihre hohe Lage hat aber für Versorgung des Betriebes mit Wasser zur Anlage meilenweiter Wasserleitungen aus den zunächst liegenden Thälern geführt, welche, da sie sehr theuer zu stehen kommen, nur in der allernothwendigsten Anzahl ausgeführt wurden, und bei einer im Winter nicht selten eintretenden Störung eines einzelnen Wasserwerkes den Verkehr streckenweise ungemein erschweren, wenn nicht ganz unmöglich machen.

Sodann ist zu berücksichtigen, dass die sämmtlichen Süd- und Südwestbahnen mit Ausnahme der 70 km langen Strecke Odessa-Rasdelnaja nur eingeleisig sind und dass die Ausweichstationen so weit von einander entfernt sind, dass die Anzahl der zu expedirenden Züge eine sehr beschränkte ist. So beträgt beispielsweise die mittlere Entfernung der Stationen auf der Charkow-Nikolajew-Linie 16 km, auf der Kiew-Brester und Landworow-Romnybahn 18,2 km, auf der Lozowaja-Sewastopoler Bahn 20,3 km; die Maximalentfernung zwischen 2 Ausweichstationen, welche allein massgebend ist, beträgt auf allen diesen Bahnen mehr als 25 km. Die bedeutende Entfernung der Ausweichpunkte ist um so schwerwiegender, als bei dem grossen Mangel an Rollmaterial, sofort bei Beginn der Militärtransporte Rücksicht darauf zu nehmen ist, die Wagen baldmöglichst zu retourniren, da aber die Militärzüge, wenn dieselben nur etwa 80 Achsen haben, über 1 Stunde Zeit brauchen, um den Abstand zweier Stationen von 26 km zu durchfahren und da kein Zug die Station verlassen darf, bevor der vorhergehende die Bestimmungsstation erreicht, so ergiebt sich die Maximalanzahl der Züge in jeder Richtung bei geringstem Aufenthalt auf den Stationen und unter Annahme richtig functionirender elektrischer Verbindung zu höchstens 12 Zügen pro Tag. Dabei müssen sämmtliche Wasserreservoire, welche auch der Kavallerie das nöthige Wasser zu liefern haben, beständig gefüllt sein, es darf nicht das Geringste an den Maschinen vorkommen, da die Requisition einer Hülfsmaschine, bei den weit auseinander liegenden Maschinendepots leicht halbe Tage in Anspruch nehmen kann.

Endlich ist ein weiteres Faktum zu konstatiren, welches die Regelmässigksit eines grösseren Truppentransportes in Russland illusorisch macht — es ist dies die Unzuverlässigkeit des Beamtenpersonals, welche zwar theilweise durch die wilden klimatischen Verhältnisse entschuldigt werden kann, welche aber bereits Früchte getrieben hat, wie sie bisher kein Land der Welt aufzuweisen gehabt.

Noch schweben die gerichtlichen Verhandlungen in Betreff des sich jetzt jährenden Unglücksfalles am Tiligul, bei dem — in friedlichen Zeiten — ein ganzer Militärzug verunglückte und mehr Todte und Verwundete brachte, als irgend ein seit dem 50jährigen Bestehen der Eisenbahnen bisher stattgehabter Unfall. Und doch ist, wie die Blätter melden, auf Requisition des Verkehrs-Ministeriums, durch den Staatsanwalt die Verhandlung des Processes bis zum Januar 1877 verschoben worden, weil — nun weil eben die in Untersuchung befindlichen Beamten bei dem vergrösserten Betriebe unentbehrlich seien.

Es wären noch eine ganze Menge technischer Details und Mängel vorzuführen, welche den russischen Bahnen und ihrem Rollmaterial anhaften und welche, so lange sie nicht behoben sind, eine Nutzbarmachung der Bahnen für militärische Zwecke in dem Masse, wie dies bei den deutschen und französischen Bahnen im deutsch-französischen Kriege der Fall war, vollkommen unmöglich machen; da es jedoch nicht die Absicht dieser Zeilen sein kann, diese Mängel aufzudecken, sondern lediglich die, den Werth der Bahnen festzustellen, so erübrigt uns nur noch anzugeben, welche Massregeln bei der Mobilisirung der russischen Armee in Betreff der Bahnen bereits getroffen sind.

Nachdem bereits seit mehreren Jahren auf den einzelnen Bahnen von Zeit zu Zeit Versuche in Betreff der Ent- und Beladung der Eisenbahnzüge mit Militär gemacht worden, ist 1873 von Seiten der Militärbehörden eine sehr umfangreiche Instruction zu diesem Zweck ausgearbeitet worden, welche auf 122 Seiten mit entsprechender Zahl Zeichnungen die verschiedenen Bestimmungen in ziemlich unklarer Fassung enthält. Wie weit die Betriebsbestimmungen von den deutschen abweichen und wie viel den Mannschaften bei diesen Transporten zugemuthet wird, erhellt wohl am deutlichsten aus der Anordnung, dass bei den Truppentransporten z. B. auf der etwa 800 Kilometer langen Kursk-Charkow-Azow Bahn mit Ausnahme der beiden Endpunkte Kursk

und Rostow nur noch eine einzige Station angegeben ist, auf der die Soldaten mit warmen Speisen verpflegt werden können. Ob auf diese Weise der Muth der Mannschaften bei der Ankunft noch warm zu erhalten sein wird, wird die Zukunft wohl lehren, umsomehr, als eine dieser Tage getroffene Bestimmung den Soldaten wegen des in die Wagen einzulegenden Fussstrohes das Rauchen während der ganzen Fahrt, welche ununterbrochen Tage lang dauern kann, auf das Strengste verbietet."

Die Darstellung in dem vorstehenden Artikel ist allerdings etwas pessimistisch angehaucht. Ohne an der Richtigkeit der aufgestellten Behauptungen rütteln zu wollen, kann man aber doch sagen, dass seitdem die einschlagenden Verhältnisse sich etwas mehr in Russland geklärt haben.

Der 1. Versuch, das russische Eisenbahnnetz zu Concentrationszwecken auszunutzen (im Jahre 1876), liess in der That zahlreiche Misstände erkennen, unter andern den Mangel an Betriebsmaterial und die Unzulänglichkeit des Personals an Zahl und Fachtüchtigkeit. Das veranlasste denn auch die russische Regierung, am 23. Januar 1877 einen extraordinären Credit für Herstellung von genügendem Betriebsmaterial zum Transport der Truppen auf den Südbahnen zu fordern; so erhielt wenige Tage darauf eine der zum Südnetz gehörigen Linien eine Staatssubvention zum Ankauf von 36 Locomotiven.

Die Ungewandtheit der Bahnbeamten im Expediren der langen Militärzüge verursachte einen ganz bedeutenden Zeitverlust in den Mobilisirungs- und Concentrationsoperationen. Der grösste Theil der Etappenkommandanten war nicht rechtzeitig ernannt und trat demzufolge zu spät in Funktion; dazu kam, dass mehrere von ihnen ganz nach eigenem Gutdünken die höheren Dispositionen umänderten; Personen- und Güterzüge kreuzten zudem die Militärzüge oft und hielten dieselben unnöthig auf; eine ganz bedeutende Anzahl von Waggons blieb unnützer Weise auf gewissen Bahnhöfen stehen, woraus sich zum guten Theile auch die Unzulänglichkeit des Betriebsmaterials erklärt.

Nach diesen kläglichen Erfahrungen aber hat man von Seiten des russischen Generalstabs die Sorgfalt für das Eisenbahnwesen verdoppelt und man kann jetzt annehmen, dass anstandslos auf eingleisigen Bahnen 15, auf zweigleisigen Bahnen 24 Züge täglich abgelassen werden können.

IX.

Wir gehen im Folgenden auf die Mobilmachungsaufgaben der einzelnen Linien näher ein.

1. Die Linie Warschau-Wien.

Für die 8. Infanterie-Division des V. Korps bietet sich die von keinen andern Truppentheil belegte Eisenbahnstrecke der Warschau-Wiener Bahn von Warschau bis Tschenstochow resp. bis zur Landesgrenze nach Granika dar.

Dieselbe ist 306 km lang und zweigleisig. Berechnet man hier wie im Folgenden die Fahrgeschwindigkeit der Militärzüge zu 25 km per Stunde und die Zahl derselben auf zweigleisigen Bahnen zu 24 Zügen sowie auf eingleisigen Bahnen zu 15 Zügen per Tag und endlich die für ein Armee-Korps nöthige Anzahl von Zügen auf 175, die für eine Infanterie-Division (4 Escadrons, 16 Bataillone und 6 Batterien) auf 40 Züge, — so erhellt hieraus, das die 8. Infanterie-Division bereits 52 Stunden nach Abgang des 1. Zuges von Warschau an der Grenze bei Granika complet eingetroffen sein und von diesem Moment an nach vorwärts in Verbindung mit der 4. Kavallerie Division (und 2. Schützenbrigade) und nach links mit der 7. Infanterie-Division treten kann.

Nimmt man ferner an, dass das XIV. Korps, gedeckt durch die Don'sche Kosaken-Division (und die 3. Schützenbrigade), suchen wird, während seines Vormarsches gegen Przemysl und Jaroslau die Verbindung mit dem V. Korps herzustellen, so hat man bereits in den ersten Tagen des Kriegs einer russischen Nord-Armee von 2 unabhängigen Kavallerie-Divisionen, 2 Schützenbrigaden und 2 Armeekorps in dem Abschnitt Krakau-Przemysl Rechnung zu tragen, welche sich rückwärts auf die Lysa Goraberge und die Festungen Annapol und Samostje stützen und vorwärts die Kopfstationen der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn (Krakau), der Staatsbahn Tarnow-Leluchow (Tarnow) und der I. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn (Przemysl) sowie die ganze Karl-Ludwigbahn von Krakau bis Przemysl bedrohen.

Auf welchen Punkt dieser langen Linie diese anfangs getrennten Massen ihren Vormarsch concentrisch richten werden.

lässt sich noch nicht bestimmen; wie bereits angedeutet, ist es am wahrscheinlichsten, dass das Operationsziel entweder Krakau (Endstation der von Wien kommenden Kaiser Ferdinands-Nordbahn) oder Tarnow bilden wird, wo die Staatsbahn Tarnow-Leluchow mündet, welche weiter über die Karpathen nach dem verschanzten Lager von Eperies und ins Herz von Ungarn führt, während ein fliegendes Korps gegen die I. Ungarisch-Galizische Eisenbahn, also gegen Przemysl oder Chyrow detachirt wird.

2. Die Linie Orel-Kiew-Warschau.

Die Haupt-Aufmarschlinie Kiew-Kowel-Lublin ist 641 Werst (684 km) lang und liegt in dem Rayon folgender Truppen:

12. Kavallerie-Division: Kiew,
32. Infanterie-Division XI. Korps: Shitomir.
XII. Korps: Kiew. } I. Staffel.
(12. und 33. Infanterie-Division.)
3. Sappeur-Brigade: Kiew.

Ausserdem wird diese Linie noch benutzt werden von einer II. Staffel, welche umfasst:

Das IX. Korps: Orel.
9. Kavallerie-Division: Romnu,
5. Infanterie-Division: Tschernigew,
36. „ „ Orel.

sowie einen Theil der Don'schen Kosaken und der übrigen weiter rückwärts gelegenen Kosaken-Woiskos.

Man könnte im Zweifel sein über den voraussichtlichen Hauptausschiffungsplatz dieser Truppen gegenüber der galizischen Grenze. Vor Allem fallen 2 ins Auge: Lublin und Dubno, je nachdem man annimmt, dass eine Operation von Polen oder Wolhynien aus gegen Lemberg russischerseits beabsichtigt wird. Für eine Ansammlung der obigen Kräfte in Polen spricht das Bedürfniss der russischen Armeeleitung, eine Unterstützung resp. Verstärkung der gegen Krakau-Tarnow operirenden Nord-Armee wenn nicht an der Weichsel selbst, so doch zwischen Weichsel und Bug zu behalten. Nehmen wir also einmal an, dass sich zwischen die Nord-Armee westlich der Weichsel und das Avantgarden-Detachement, welches von Dubno über Brody gegen Lemberg vorrückt, die Truppen des Militär-Bezirks Kiew als II. Armee dazwischen schieben

sollen. Ihr Operationsgebiet würde somit im Allgemeinen seitlich durch Weichsel und Bug begrenzt werden, ihr Operationsziel Lemberg oder Przemysl sein. Letzteres würde davon abhängen, ob es den österreichischen Vortruppen möglich ist, sich gegen das Avantgarden-Detachement von Dubno bei Lemberg zu halten. Sollte das nicht der Fall sein, dann würde die von Lublin aus operirende II. Armee gewiss Przemysl als Operationsziel wählen, wo die I. Ungarisch-Galizische Eisenbahn (Przemysl-Mihaly) in die Karl-Ludwigbahn mündet. In beiden Fällen würde das von Dubno bereits in den ersten Tagen aufbrechende russische Avantgarden-Detachement den linken (— Offensiv-) — Flügel dieser II. Armee bilden und die Aufgabe haben, möglichst bald die Fühlung mit dem Hauptkorps — vielleicht über Sokal — herzustellen.

Für den Zweck dieser Studie aber ist es fast gleichgültig, anzunehmen, die russische II. Armee operire gleich concentrirt von Dubno aus gegen Lemberg und Przemysl oder sie suche ihre Concentration erst im Vormarsch von Lublin resp. Dubno aus.

Die Wahl der Operationsbasis in Polen: Lublin-Chelm (Chelm 68 Werst östlich von Lublin) würde insofern ungünstig für die Russen sein, als dies einen längeren Eisenbahntransport und einen viel grösseren Vormarsch bis ans Operationsziel benöthigen würde als von Dubno aus, wo eine Bahnlinie bis Lemberg der Armee zur vollsten Ausnutzung beim Vormarsch und zur Sicherung der rückwärtigen Verbindung zu Gebote steht.

In Lublin würde mit Benutzung der durchgängig eingleisigen Bahnlinie Kiew-Warschau die 1. Staffel der Armee (1 Kavallerie-, 3 Infanterie-Divisionen, 1 Sappeur-Brigade: 180 Züge) in reichlich 13 Tagen (641 Werst = 684 km) bei täglich 15 Zügen concentrirt sein. Rechnet man noch eine 14tägige Mobilmachungszeit vor der Eisenbahnfahrt und die per Fussmarsch zurückzulegende Entfernung von Lublin-Chelm bis Przemysl-Lemberg hinzu, so würden wohl mehr als 4 Wochen vergehen, ehe die II. Armee mit genügenden Kräften bei Przemysl anlangen kann.

Trotz der isolirten Lage, in welche durch das Debarquiren der I. Armee bei Dubno die russische Nord-Armee bei Krakau versetzt wird, eine Situation, die noch unangenehmer werden kann, wenn eine preussische Armee von Schlesien her in Polen einrückt, — wollen wir uns für die Operationsbasis Dubno entscheiden, weil von dort aus entschieden für die Russen ein

schnellerer Erfolg zu erhoffen ist und das scheint ihr sehnlichster Wunsch heute zu sein, wie er es in den Tagen von Diebitsch und Gurko war, — als von der durch strategische Gründe vielleicht auch gerechtfertigten Basis Lublin-Chelm.

Dann könnte allerdings schon 18 Stunden nach beendeter Mobilmachung die Tete der 12. Kavallerie-Division aus Kiew (450 Werst) in Dubno oder noch näher der Grenze eintreffen, unmittelbar auf die 12. Kavallerie-Division könnte die 32. Infanterie Division aus Shitomir (300 Werst) folgen, während die letzten Truppen des XII. Korps und der 3. Sappeurbrigade nicht vor Abend des 13. Tages ihre Ausschiffung beenden könnten, allerdings nicht etwa in Dubno, sondern vielleicht schon in der Nähe von Brody, was der russischen Avantgarde bereits viel früher in die Hände gefallen sein müsste. Die Eisenbahnfahrt bis Brody selbst würde allerdings voraussetzen, dass man russischerseits über eine genügende Menge von Wagen mit stellbaren Achsen verfügt, um von den russischen auf die österreichischen Gleise übergehen zu können, was kaum anzunehmen ist.

Die 2. Staffel der II. Armee würde mit ihren regulären Truppen (IX. Korps) 9 Tage später vollständig an der Landesgrenze debarquirt sein können, so dass wir rechnen können:

II. Armee.

1. bis 14. Tag.

11. Kavallerie- und 11. Infanterie-Division operiren als strategische Avantgarde von Dubno-Luzk gegen Brody-Tarnopol und weiter gegen Lemberg-Stanislau.

14. bis 27. Tag.

Die 1. Staffel der II. Armee: 1 Kavallerie- und 3 Infanterie-Divisionen, sowie eine Schützenbrigade debarquiren längs der Linie Dubno-Brody-Lemberg.

28. bis 36. Tag.

Von der 2. Staffel der II. Armee treffen ein: 1 Kavallerie- und 2 Infanterie-Divisionen.

Vom 36. Tage an.

Feldreservetruppen und irreguläre Truppen aus den Kosakenwoiskos verstärken die Feldarmee.

3. Die Linie Odessa-Balta-Lemberg.

Die Concentrations-Verhältnisse vom Militärbezirk Odessa aus gestalten sich einfacher als die eben besprochenen. Längs der Bahnstrecke resp. in deren Bereich liegen die 7. Kavallerie-Division: Jelisawetgrad, die 15. Infanterie-Division: Odessa und die 4. Schützenbrigade: Odessa (1. Staffel).

Sicher ist, dass diese Truppen die Bahnlinie bis zu der kleinen Festung Proskurow nahe der Quelle des Bug, benutzen können, welche von Jelisawetgrad 607 Werst, von Odessa nur 510 Werst entfernt ist. 75 Züge würden auf der eingleisigen Bahn Odessa-Tarnopol diese Truppen nach vorhergegangener Mobilmachung in der Garnison innerhalb von 6 Tagen an der galizischen Grenze concentriren können, wo sie also in der Zeit vom 14.—20 Mobilmachungstag eintreffen würden, mit Ausnahme der Kavallerie-Division, die gewiss schon früher dasein könnte.

Als 2. Staffel würden nachgenannte Truppen auf dieser Linie vom 6. Fahrtage an folgen:

10. Kavallerie-Division und Krym-Tataren-Division.

VII. Korps:

13. und 34. Infanterie-Division.

X. Korps:

9. und 31. Infanterie-Division,
sowie irreguläre Truppen.

Die beiden Kavallerie-Divisionen (54 Züge) würden bereits Mittag des 10. Tags in Proskurow debarquirt sein, die 4 Infanterie-Divisionen mit Zubehör (200 Züge) in der Zeit vom 10.—24. Tag in Proskurow eintreffen.

Die Verhältnisse bei dieser III. Armee gestalten sich also wie folgt:

1. bis 14. Tag.

Eintreffen einer Kavallerie-Division in Proskurow.

15. bis 19. Tag.

Concentration der 1. Staffel (1 Kavallerie- und 1 Infanterie-Division sowie 1 Schützenbrigade) vorwärts von Proskurow.

20. bis 23. Tag.

2 Kavallerie-Divisionen debarquiren in Proskurow.

24. bis 38. Tag.

4 Infanterie-Divisionen u. s. w. treffen bei Proskurow und Tarnopol ein.

Der 1. Staffel dieser III. Armee würde währenddem eine eminent offensive Rolle zufallen. Während sich die in Galizien verfügbaren österreichischen Kräfte bei Krakau und Lemberg gegen Polen und Wolhynien concentriren, müsste dieser kleine Heereskörper einem fliegenden Korps gleich gegen die Erzherzog Albrechtbahn (Lemberg-Stryj-Stanislau) und die K. K. Dniesterbahn (Chyrow-Stryj) sodann aber — und das bliebe der Hauptzweck — gegen die Strecke Lupkow-Chyrow der I. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn in möglichster Nähe bei deren Debouché aus den Karpathen operiren.

Nach gelungener Unterbrechung der genannten Bahnstrecken müsste das Detachement entweder an den Karpathenausgängen noch so lange aushalten, bis die 2. Staffel der III. Armee herangekommen wäre, oder aber bei erdrückendem Uebergewicht der entgegenstehenden österreichischen Kräfte nach Norden zur II. Armee zu ausweichen.

Mit dieser würde inzwischen bereits die 2. Staffel der III. Armee die Verbindung über Tarnopol hergestellt, und ihrerseits entweder den Vormarsch gegen Stanislau Stryj fortgesetzt oder sich zu einer Entscheidungsschlacht bei Lemberg an die II. Armee herangezogen haben.

Erfüllen die russischen Avantgarden-Detachements ihre Aufgaben, unterbrechen sie die Schienenwege, welche von Ungarn nach Galizien herüberführen, und verlangsamen sie dadurch den ganzen Eisenbahntransport der nach Ostgalizien bestimmten österreichischen Korps, so ist eine Katastrophe für das bei Lemberg concentrirte österreichische XI. Korps und die ihm zugetheilten Kavallerie-Kräfte in dem offenen Lande, das sich absolut nicht zur hartnäckigen, nachhaltigen Vertheidigung eignet, in der 4. Woche des Feldzuges unvermeidlich.

Denn dann würden diesen Vortruppen bereits 2 Kavallerie- und 4 Infanterie-Divisionen nebst 1 Schützenbrigade der russischen II. Armee und 3 Kavallerie- und 1 Infanterie-Division der III. Armee gegenüberstehen, während eine IV. russische Armee zu gleicher Zeit die Bukowina bereits vollständig überschwemmt hätte.

4. Die Linie Kischinew-Jassy-Czernowitz.

Diese Linie dürfte von dem Rest der im Militärbezirk Odessa stehenden Truppen benutzt werden:

8. Kavallerie-Division: Kischinew,
14. Infanterie-Division: Kischinew.

Die gen. Bahn ist bis Veresti und Botuschani (236 Werst von Kischinew und 16 Werst von der österreichischen Grenze) sicher benutzbar. Die angeführten Truppen — als IV. Armee — könnten also an der Grenze (vermöge von 67 Zügen und nach 10 stündiger Fahrtdauer) in 5 Tagen concentrirt sein. Die Infanterie-Division würde also spätestens am 17. Mobilmachungstage den Vormarsch beginnen können, während die Kavallerie-Division, deren Mobilmachung weit früher beendet ist, bereits in der 2. Woche des Feldzugs ihre Thätigkeit beginnen würde. Auch hier würde der Kriegsschauplatz den kleinen Heereskörper, welcher zum fliegenden Korps durch seine Zusammensetzung wie geschaffen erscheint, zu rücksichtsloser Offensive bestimmen, einestheils um das reiche Land der Bukowina im russischen Interesse möglichst auszubeuten, anderntheils um das Debouchiren der österreichischen Kräfte aus den Karpathen zu verhindern oder nach Kräften aufzuhalten.

Aus der Dislocation der russischen Truppen längs der galizischen Grenze und aus dem Eisenbahnnetz, das nach der österreichischen Grenze führt, lässt sich also fast mit Sicherheit auf die Intentionen schliessen, welche die russische Strategie bei einem Krieg mit Oesterreich leiten werden:

1) Die Absicht, ganz Galizien durch eine möglichst beschleunigte Offensive zu überschwemmen und dauernd festzuhalten, liegt in der Dislocirung der russischen Kavallerie ausgesprochen.

2) Die Mittel, dies zu erreichen, sind: Erdrückung der verhältnissmässig geringen österreichischen Kräfte in Galizien (nöthigenfalls durch Insurgiren der Landeseinwohner), Unterbrechung sämmtlicher Eisenbahnlinien, auf denen neue Truppen aus dem Innern der Monarchie nach Galizien geworfen werden, und Sperrung der Karpathenpässe, aus denen die ungarischen Korps debouchiren könnten.

3. Kapitel.

Die galizischen Eisenbahnen.

X.

Es muss fast pessimistisch erscheinen, wenn man die Chancen, wie hier geschehen, ganz der russischen Offensive zuspricht. Die Verhältnisse in der österreichischen Grenzprovinz sind aber so wenig günstig für die K. K. Truppen, dass es kaum anders geht.

Das Kronland Galizien hängt mit der übrigen Monarchie nur durch die schmale Oeffnung zwischen der preussischen Grenze und den Karpathen und eine Anzahl von Karpathen-Pässen zusammen, während es nach Polen und Wolhynien zu vollständig offen liegt. Die militärischen Consequenzen daraus zu ziehen, können wir uns ersparen. Wir wollen hier nur den Ausspruch eines bedeutenden deutschen Strategen anführen, welcher besagt: „Galizien ist das Glacis für Oesterreich-Ungarn; wer dieses Glacis hat, bekommt die Festung.“

Eine Aussenprovinz, welche wie Galizien gerade demjenigen Reich gegenüber vollkommen offenliegt, mit dem die Zukunft — wenn nicht die unmittelbar bevorstehende, so doch eine nicht zu ferne — einen Krieg zweifellos bringen wird, muss vor Allem mit dem Hinterland durch zahlreiche und ausgezeichnete Schienenwege verbunden sein, um die gewaltige Arbeit der Concentration sämmtlicher Streitkräfte an der bedrohten Grenze in denkbar kürzester Zeit gewährleisten zu können.

Wir haben bereits gesehen, dass die natürlichen Verhältnisse die Anlage von zahlreichen Eisenbahn-Verbindungen durchaus nicht begünstigen.

Die Hauptverbindung zwischen Galizien und den im Reichsrath vertretenen Ländern — Cisleithanien — vermittelt die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.

Deren Hauptstrecke: Wien-Floridsdorf-Prerau-Oderberg-Krakau ist 412 km lang und zweigleisig, ausserdem verfügt diese Bahn über Nebenlinien mit einer Gesammtlänge von 286 km. Sie besitzt 327 Lokomotiven, 516 Personenwagen mit 1033 Axen, 4230 bedeckte Lastwagen mit 8664 Axen (zu Mannschaft- und Pferdetransport) sowie 6105 offene Wagen mit 12354 Axen. Das Betriebsmaterial dieser Bahn ist also in einer Weise leistungsfähig, dass sich daran die berechtigsten Hoffnungen auf eine coulante Abwicklung der ihr bevorstehenden Riesenaufgaben knüpfen.

Denn die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn wird nicht allein die ober- und nieder-österreichischen Regimenter und die mährischen Truppen (II. und X. Korps), sondern von Prerau resp. Oderberg aus auch die böhmischen 2 Armee-Korps (VIII. und IX.) nach dem Kriegsschauplatz zu befördern haben.

In Prerau mündet nämlich die böhmische Hauptaufmarschlinie Prag-Pardubitz-Trübitz-Olmütz in die Wiener Linie, und Oderberg ist der Vereinigungspunkt der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn mit dem österreichisch-schlesischen und böhmischen Nordost-Eisenbahnnetz. In diesem Landstrich garnisonirt zum grossen Theil das IX. Korps (Josephstadt). Es ist also wahrscheinlich, dass wenigstens Theile desselben die Linie Josephstadt-Königgrätz-Sternberg-Troppau-Oderberg trotz deren stark gewundener Tracé zur Entlastung der bereits genannten Linie benutzen werden.

An die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn schliesst sich die eigentliche Galizische Landeisenbahn an, die Karl-Ludwigbahn: Krakau-Bochnia-Tarnow-Przemysl-Lemberg-Krasne-Brody-Reichsgrenze (resp. Tarnopol-Reichsgrenze).

Die Hauptbahn ist 594 km lang, in der Hauptsache eingleisig (nur 107 km zweigleisig), besitzt 165 Lokomotiven, 257 Personenwagen mit 518 Axen, 2899 bedeckte Lastwagen mit 5798 Axen und 909 offne Wagen mit 1829 Axen. Im Verhältniss zur Kilometerlänge der Bahn ist das Betriebsmaterial also nicht übermässig reichlich bemessen.

Bei einem österreichisch-russischen Krieg hat diese Bahn nicht nur die Rolle als Aufmarschlinie im Anschluss an die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn zu erfüllen, sondern sie muss auch zugleich als Operationsbasis dienen und darin liegt die ganze Schwäche des militärischen Eisenbahnnetzes von Galizien.

Sieht man davon ab, die erstere Aufgabe ihr zuzumuthen, so verzichtet man damit auf eine Concentration der cisleithanischen Truppen im Centrum oder im Osten von Galizien, während doch gerade in der Concentration einer bedeutenden österreichischen Macht im östlichen Theile von Galizien eine nicht zu unterschätzende strategische Chance für die österreichische Offensive ausgesprochen läge.

Die bedrohliche Nähe russischer Kavallerie-Garnisonen macht es fast unmöglich, die freie Strecke der Karl-Ludwigbahn gegen feindliche Massnahmen bereits in den ersten Mobilmachungstagen zu schützen.

Selbst angenommen, dass die in Galizien stationirten Kavallerie-Abtheilungen noch im Frieden vermehrt würden, und selbst den beiden Armeekorps in Krakau (I.) und Lemberg (XI.) Rechnung getragen, ist die Defensive auf einer Linie von mehr als 600 km einfach nicht im Stande, jede verwegene Escadron von den zu bewachenden Objecten, den Kunstbauten an der Strecke Krakau-Lemberg-Reichsgrenze fernzuhalten.

Denn nicht weniger als 25 grosse Brücken mit einer Gesammtweite der lichten Oeffnung von 2098 m und ausserdem 385 kleinere Uebergänge bieten längs der Karl-Ludwigbahn der Sprengkunst der russischen Pionier-Escadrons ein willkommenes Wirkungsfeld.

Es wäre schon als sehr günstig zu bezeichnen, wenn es den österreichischen Truppen gelänge, die 25 Hauptkunstbauten am Unterbau der Karl-Ludwigbahn und ausserdem die Endstrecke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn von Chrzanow bis Krakau (39 km) gegen die russische Kavallerie zu decken.

Damit wäre schon unendlich viel gewonnen, wie aus dem Folgenden erhellen dürfte. Hier sei nur nochmals wiederholt, dass — unserer Ueberzeugung nach — die Karl-Ludwigbahn nicht als Aufmarschlinie ausgenutzt werden kann.

Man wird sich unmöglich der Einsicht entschliessen können, dass die Russen, sobald die Decentralisirung der galizischen Eisenbahnen durchgeführt ist, eine ganze Anzahl von Agenten und Emissären unter allen Schichten des galizischen, oder richtiger polnischen Bahnbeamtenthums haben werden. Nicht nur die genauesten Pläne der Tracé, des Unterbaues, der Neigungs- und Krümmungsverhältnisse, der Stationseinrichtungen, der Hochbauten und des Telegraphenapparats werden ihnen jederzeit zu Gebote

stehen, sondern man wird eben einfach damit zu rechnen haben, dass in dem Moment, wo eine Weisung oder Disposition vom Generalstab bei der Filialdirektion in Lemberg eingeht, auch bereits die entsprechende Information an die russischen Gönner und slavischen Brüder abgeht.

Soviel steht fest, dieselben Russen, welche mit Hilfe bulgarischen Nachrichtenwesens die Türken düpirten und die wohlbefestigte Donaulinie angesichts einer türkischen Armee forcirten, werden mit Hülfe der polnischen Spionage die unbewachten Punkte an der Karl-Ludwigbahn jederzeit erfahren und das Resultat wäre dann eben die Zerstörung von bedeutenden Unterbauten, was einer monate- oder sagen wir auch nur wochenlangen Unterbrechung jeden Betriebs gleichkäme.

Doch gehen wir zu den anderen Bahnen über. Die Fortsetzung der Karl-Ludwigbahn, dieser Lebensader von Galizien, welche leider zu nahe der gefährdeten Aussenseite des Körpers liegt, bildet die Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn (Lemberg-Halicz-Stanislau-Kolomea-Czernowiz) und deren Ergänzungsstrecke Czernowitz-Suczawa, erstere 267 km, letztere 90 km lang.

Die Bedeutung dieser Bahn, hauptsächlich der Strecke Stanislau-Suczawa erhellt aus dem Mangel jeder directen Schienenverbindung von Südostgalizien und von der Bukowina nach Ungarn.

Die Bahn Szigeth-Stanislau und Szigeth-Suczawa sind Projekte, deren Realisirung schon deshalb noch lange auf sich wird warten lassen, weil die Terrainschwierigkeiten und Kosten der Karpathenübergänge so grosse sind.

Die Vertheidigung der Bukowina basirt sich also lediglich auf die Linie Stanislau-Suczawa, da diese durch die Strecke Stryj-Stanislau der Erzherzog-Albrechtbahn (Lemberg-Stryj-Stanislau) und die K. K. Dniesterbahn (Chyrów-Stryj) mit der I. ungarisch-galizischen Eisenbahn (Legényi Michályi-Chyrów-Przemysl) in Verbindung steht.

Der Strecke Lemberg-Halicz-Stanislau legen wir um deswillen nicht eine durchschlagende Wichtigkeit bei, weil die Erzherzog-Albrechtbahn eine Parallel- resp. Ersatzlinie bilden würde, falls die erstere von den Russen bedroht bez. zerstört würde.

Die Strecke Stanislau-Suczuawa, 216 km lang, ist eingleisig. Uebergänge geringerer Breite (lichte Oeffnung unter 30 m) giebt es 100, dagegen nur 2 längere Brücken mit einer Gesammtweite von 144 m lichter Oeffnung.

Beide Bahnen Lemberg-Czernowitz und Czernowitz-Suczawa besitzen zusammen 62 Lokomotiven, 94 Personenwagen mit 188 Axen, 1217 bedeckte Lastwagen mit 2434 Axen und 403 offene Lastwagen mit 1006 Axen. Rechnet man dazu noch die 16 Lokomotiven, 45 Personenwagen mit 90 Axen, 322 bedeckten Lastwagen mit 644 Axen und 184 offenen Wagen zu 368 Axen der Erzherzog-Albrechtbahn, so erhält man eine Summe von Betriebsmaterial, die im Stande ist, die Lösung der grossartigen Aufgabe, die den galizischen und überhaupt österreichischen Bahnen bei einem russischen Kriege obliegt, kräftig zu unterstützen.

Wie die Karl-Ludwigbahn, so ist aber auch diese Bahn den Unternehmungen der russischen Kavallerie, vor Allem, wenn diese durch die polnische und ruthenische Spionage unterstützt ist, fast widerstandslos preisgegeben.

Es ist einfach undenkbar, dass man die österreichischen Truppen bei Ausbruch der Feindseligkeiten zersplittern und an verschiedenen Punkten aufstellen wird, um alle Theile der bedrohten Bahnen gleichmässig zu schützen. Die Gefahr einer urplötzlichen russischen Invasion zwingt zur Vereinigung der in Galizien stehenden Truppen an den wichtigsten Punkten, nicht aber zu einer Vertheilung derselben auf die lange Kurve, welche die Tracé der Karl-Ludwig- und Lemberg-Czernowitzer Bahn beschreibt.

Die erwähnten wichtigsten Punkte, die unter allen Umständen zu decken sind, werden sich von selbst markiren, wenn wir die noch übrigen Schienenwege, welche Galizien durchschneiden, hinzufügen.

XI.

Der Nachtheil, der für die österreichische Strategie aus der unglücklichen Lage der Karl-Ludwigbahn erwachsen müsste, wird einigermassen paralysirt durch die 2 ungarisch-galizischen Eisen-

bahnverbindungen, deren genial geführte Tracé sofort ihren militärischen Zweck und ihre eminent strategische Bedeutung erkennen lässt. Es sind dies die bereits erwähnte I. ungarisch-galizische Eisenbahn und die Staatsbahn Tarnow-Leluchow, welche letztere sich in Leluchow (Grenzstation nach Ungarn) an die Seitenstrecke Leluchow-Abos der Kaschau-Oderberger Eisenbahn anschliesst.

Die I. ungarisch-galizische Eisenbahn geht von Legénye Michályi über Lupkow (Grenzstation) und Chýrow (Kopfstation der K. K. Dniesterbahn) nach Przemysl an der Karl-Ludwigbahn. Sie ist 266 km lang und eingleisig, besitzt ausser 309 kleineren Ueberbrückungen 13 grosse Brücken mit 1009 m lichter Oeffnung und 416 m Länge.

Die Bedeutung der Bahn als Aufmarschlinie wird noch wesentlich dadurch erhöht, dass sie nicht nur eine Kopfstation (Przemysl) an der Karl-Ludwigbahn kat, sondern durch Ueberführung auf die K. K. Dniesterbahn die Truppenzüge nach Lemberg via Stryj (falls die Karl-Ludwigbahn zwischen Lemberg und Przemysl zerstört ist) und ebenso nach Czernowitz via Stryj-Stanislau befördern kann.

Die Deckung der Karl-Ludwigbahn auf der Strecke Przemysl-Lemberg während des strategischen Aufmarschs der österreichischen Armee ist also nicht so wichtig wie die Sicherung der Stadt Przemysl oder wenigstens Chyrow. Fallen diese Orte in russische Hände, resp. gelingt es der russischen Kavallerie südlich dieser Orte den Bahnkörper zu unterbrechen, so ist der ganze strategische Aufmarsch der nach Ostgalizien und nach der Bukowina bestimmten Korps vollständig durchkreuzt.

Ausser Czernowitz, dem Haupt- und zugleich Vorort der Bukowina, dieser Kornkammer des österreichischen Reichs, und ausser Lemberg, dem Centralplatz sämmtlicher politischer und administrativer Functionäre des Kronlandes Galizien, erblicken wir also vor Allem in Przemysl einen der gleich Anfangs zu besetzenden Punkte. Denn eine Unterbrechung der I. ungarisch-galizischen Eisenbahn muss um jeden Preis verhindert werden und sollte es kosten, was es wolle.

Später gedenken wir noch den voraussichtlichen Aufmarsch der österreichisch-ungarischen Armee zu specificiren. Hier sei nur erwähnt, dass jedenfalls mindestens 3 Korps (III., IV. und V.) diesen Schienenweg benutzen werden, um sich in Ostgalizien zu concentriren. Hält man an dieser Annahme fest, so erkennt man

den für die ganze Inscenirung der Kriegsoperationen verhängnissvollen Schaden einer Unterbrechung der I. ungarisch-galizischen Eisenbahn.

Es erübrigt noch, das Betriebsmaterial aufzuführen, über welches die eben genannte Bahn verfügt. Es besteht aus 21 Lokomotiven, 50 Personenwagen mit 100 Axen, 233 bedeckten Lastwagen mit 466 Axen und 287 offenen Wagen mit 574 Axen.

Fügen wir gleich noch die einschlagenden Verhältnisse der K. K. Dniesterbahn hinzu, auf welche der Transport der Militärzüge, die nach Ostgalizien bestimmt sind, in Chyrow übergeht.

Die Hauptstrecke derselben: Chyrow-Drohobycz-Stryj ist ist 112 km lang, eingleisig und hat ausser 138 kleinen Ueberführungen 6 grosse Brücken mit 595 m lichter Oeffnung. Ihr Betriebsmaterial ist gering: 8 Locomotiven, 20 Personenwagen mit 40 Achsen, 83 bedeckte Lastwagen mit 166 Achsen und 10 offene Lastwagen mit 218 Axen.

Die andere Hauptaufmarschlinie, welche Ungarn mit Galizien verbindet, ist die Linie Kaschau-Eperies-Leluchow-Tarnow, welche von der ungarischen Grenze an den Namen Staatsbahn Tarnow-Leluchow führt.

Der galizische Theil dieser Linie, 148 km lang und eingleisig, weist 217 kleinere Ueberführungen und 8 grosse Brücken mit 677 m lichter Oeffnung auf.

Die Steigungen und Krümmungen sind oft sehr bedeutend, das Betriebsmaterial sehr gering: 12 Lokomotiven, 30 Personenwagen mit 60 Axen, 114 bedeckte Lastwagen mit 228 Axen, 135 offene Wagen mit 270 Axen.

Da diese Bahn die Verbindung zwischen Westgalizien und Ungarn herstellt und auf ihr bedeutende Truppentransporte stattfinden werden, so gewinnt Tarnow dieselbe Bedeutung wie die während des strategischen Aufmarsches besonders zu deckenden Punkte Czernowitz, Lemberg, Przemysl und Krakau. Die genannte Bahn wird nicht nur das VI. Korps von Kaschau aus nach der galizisch-russischen Grenze befördern, sondern ununterbrochen auch den direkten Verkehr mit dem befestigten Lager von Eperies, diesen neuen Hauptwaffenplatz Nord-Ungarns aufrecht erhalten sollen.

Es dürfte nicht uninteressant sein, schliesslich noch einen Blick auf die zukünftige Gestaltung des galizischen Eisenbahnnetzes zu werfen, wie sie bereits im Project festgestellt ist.

Bereits im Bau befindlich ist eine Bahn von Jaroslau nach Sokal im Nordostzipfel von Galizien.

Concessionirt, aber noch nicht begonnen ist die galizische Transversalbahn. Dieselbe soll Anschluss bekommen an die Linie Pressburg-Trentschin der Königlich ungarischen Staats-Eisenbahn, indem die Strecke Trentschin-Sillein (Station an der Linie Kaschau-Oderberg) ausgebaut wird. Von Sillein bis Csacsa, der ungarischen Grenzstation an der Linie Kaschau-Oderberg soll sie mit der Linie Kaschau-Oderberg zusammenfallen und von Csacsa über Zablocie annähernd parallel mit der Karl-Ludwigbahn bis Neu Sandek, von Neu-Sandek bis Grybow in der Staatsbahn Tarnow-Leluchow, von Grybow bis Zagórz (Station an der I. ungarisch-galizischen Eisenbahn) und schliesslich von Stanislau rein östlich bis zur Reichsgrenze nach Husiatyn geführt werden.

Die Eröffnung dieser Bahn, welche Anlass zu jenem netten Skandal vor mehreren Monaten gab, wäre in strategischer Beziehung ein freudig zu begrüssendes Ereigniss für Oesterreich. Denn dadurch würde man nicht nur eine ausgezeichnete ausser russischer Machtsphäre liegende Aufmarschlinie von den cisleithanischen Ländern via Pressburg aus erhalten, sondern der Concentration der Hauptarmee in Ostgalizien auf der Linie Sokal-Brody-Tarnopol-Husiatyn-Czernowitz, welche Orte durch eine Bahn zu verbinden bereits projectirt worden ist, stände dann nichts Erhebliches mehr im Wege.

4. Kapitel.

Der strategische Aufmarsch der österreichischen Truppen per Eisenbahn.

XII.

Wir legen der folgenden Entwicklung die militärischen Verhältnisse russischerseits wie sie bereits früher erörtert wurden, das gegenwärtig bereits im Betrieb befindliche österreichische Eisenbahnnetz und eine politische Lage zu Grunde, wie sie uns persönlich die wahrscheinlichste bei Ausbruch österreichisch-russischer Verwicklungen erscheint

Darnach stünde an Oesterreichs Seite Deutschland, das seinerseits durch Frankreichs drohende Haltung an der Entfaltung seiner gesammten Macht Russland gegenüber behindert ist. Auf Russlands Seite nehmen wir Montenegro und die Rebellen in Bosnien an.

Welche Rollen Rumänien und Serbien dabei spielen werden, ist schwierig vorauszusagen. Die Annäherung der regierenden Fürsten dieser Länder an das deutsch-österreichische Bündniss gewährleistet noch nicht ihre Allianz bei einem Kriege gegen Russland. Im Gegentheil liegt die Befürchtung nahe, dass in Serbien die starke regierungsfeindliche Partei einen Anschluss an Russland erzwingen und in Rumänien Oesterreicherhass und Russenfurcht zusammen eine Schwenkung von Oesterreich weg hervorrufen werden.

Wir erhalten aus den Dislocationen der einzelnen österreichischen Korps, den ihnen zur Verfügung stehenden Eisenbahnen und den wahrscheinlichen Anmarschlinien der Russen folgende Kombinationen.

1. Es eröffnen sich 2 Kriegstheater: das eine im Süden von Dalmatien bis Siebenbürgen, das andre längs der gesammten Nord- und Ostgrenze von Galizien.

2. Auf dem südlichen Kriegsschauplatz tritt die österreichische Armee in der Hauptsache defensiv auf, und zwar den Montenegrinern und den Rebellen in Bosnien gegenüber unbedingt nur vertheidigungsweise, indem die dalmatinischen und bosnischen Besatzungstruppen sich darauf beschränken, einige wichtige Positionen zu halten, von denen aus später — nach Niederwerfung des Hauptfeindes — das Land zurückerobert werden kann. Für den Anfang reichen also die Truppen des XV. Korps (Occupationsgebiet, Kommandirender General in Serajewo, 1., 13. und 18. Division und 39. Brigade) und das Militärkommando in Zara (2 Besatzungstruppen-Brigaden in Dalmatien), in Summa: $4^1/_2$ Infanterie-Truppen Divisionen, vollkommen aus.

Gegen Serbien und Rumänien werden die 3 nächstliegenden Korps: XIII Korps in Agram, VII. Korps in Temesvar und XII. Korps in Hermannstadt concentrirt. Auch hier wird im Princip die Defensive, unterstützt durch die Terrainbeschaffenheit des Grenzgebiets angenommen, was nicht ausschliesst, dass mit Hülfe des vorzüglich zu Truppen-Verschiebungen, resp. Anhäufungen geeigneten siebenbürgischen und südungarischen Eisenbahnnetzes je nach den Umständen eine partielle, überraschende und somit doppelten Erfolg versprechende Offensive inscenirt wird.

Den genannten K. K. Truppen würden gegenüber stehen:

I. Die rumänischen Feldtruppen.

4 Armee-Korps: I. Crajowa, II Bukarest, III. Galatz. IV. Jassy;
ausserdem
5. eine selbständige Truppen-Division: Dobrudscha und
6. eine Kavallerie-Division zu 16 Escadrons, formirt aus den 4 permanenten rumänischen Kavallerie-Regimentern (2500 Kombattanten).

Jedes Armee-Korps soll nach dem Gesetz über die Aufstellung der höheren Armee-Kommandos vom 8./20. Juni 1882 bestehen aus:

2 Infanterie-Divisionen,
1 Kalaraschen-Brigade,
1 Artillerie-Brigade und
1 Genie-Bataillon.

Jede Infanterie-Division soll bestehen aus:

2 Brigaden: { 1 Linien-Regiment (zu 2 Baonen,) 1 Jäger-Baon, 4 Dorobanzen-Regimenter [1]) (zu 3 Feld- und 1 Depot-Bataillon,)

die Kalaraschen [2]) - Brigade soll bestehen aus 3 Regimentern zu 5 (bezw. 6) Escadrons,

die Artillerie-Brigade aus 2 Regimentern à 6 Batterien (darunter je 1 reitende),

das Genie-Bataillon aus 5 Kompagnien.

Die Gesammtstärke eines Korps im Felde beträgt demnach:

30 Bataillone,
15 Escadrons,
12 Batterien,
5 Genie-Kompagnien.

} das heisst 35000 Kombattanten mit 72 Geschützen.

Die Gesammtstärke der rumänischen Armee, abgesehen von der Division in der Dobrudscha beziffert sich demnach auf:

120 Bataillone,
76 Escadrons,
48 Batterien,
20 Genie-Kompagnien.

oder ungefähr 150 000 Kombattanten mit 288 Geschützen.

II. Die Serbischen Feldtruppen.

Sie bestehen aus Miliz 1. Klasse (active Truppen) und 2. Klasse (während des Kriegs ausgehoben).

1. Armee-Korps: Schumadia.

36 Bataillone Infanterie,
8 Escadrons,
80 Geschütze,
1 Pionier-Bataillon.

2. Armee-Korps: Timok.

46 Bataillone Infanterie,
4 Escadrons,

---

[1]) Dorobanzen sind halbpermanente oder Territorial-Infanterie
[2]) Kalaraschen sind halbpermanente oder Territorial-Kavallerie.

76 Geschütze,
1 Pionierbataillon,
1 Brückenequipage.

3. Armee-Korps: Morawa.

40 Bataillone Infanterie,
4 Escadrons,
76 Geschütze,
1 Pionierbataillon, 1 Brückenequipage.

4. Armee-Korps: Drina.

38 Bataillone Infanterie,
6 Escadrons,
74 Geschütze,
1 Pionierbataillon,
1 Brückenequipage.

5. Artillerie-Reserve.

18 zwölfpfündige Geschütze,
16 Haubitzen,
24 Gebirgsmörser.

Doch existirt diese stattliche Armee grösstentheils nur auf dem Papier, wenngleich das Menschenmaterial wohl dafür vorhanden und ebenso die Geschütze bereits vorräthig sind. Die active Armee besteht nach der am 5. Jan. 1883 von der Skuptschina genehmigten Armee-Reorganisation nur aus:

9 Baonen Infanterie und
5 Escadrons, bis 1882 sogar nur aus
4 Baonen Infanterie und
3 Escadrons.

Es könnte frappiren, dass von der Zutheilung einer Kavallerie-Division an die Truppen auf dem südlichen Kriegstheater abgesehen ist, während doch Rumänien und Serbien über anscheinend bedeutende Kavallerie-Massen verfügen. Diese letzteren existiren grösstentheils aber nur in den Listen. Der rumänischen Kavallerie sind die 36 Escadrons der 7., 12. und 13. österreichischen Kavallerie-Brigade und einige Honvéd-Escadrons sicher mehr als gewachsen und von der serbischen Kavallerie, die im Frieden nur aus 5 Escadrons besteht, sehen wir lieber gleich ab. In dem Falle, dass

die Neutralität von Rumänien und Serbien genügend sichergestellt erscheint, würden natürlich das XII. und XIII. Korps (Hermannstadt und Agram) nordwärts entweder zur Ost-Armee nach Lemberg oder zur Centrum-Armee bei Tarnow dirigirt werden. Das VII. Korps (Temesvar) müsste, wenn es nöthig würde, die Truppen in Bosnien verstärken oder endlich den Kern für eine ungarische Reserve-Armee bilden, die man im befestigten Lager von Eperies zu versammeln hätte.

Doch wenden wir uns überhaupt von dem südlichen Kriegsschauplatz ganz ab, da derselbe vollständig ausser dem Bereich dieser Studie liegt, und lassen wir ebenso die gesammte ungarische Ostgrenze ausser dem Spiel, indem wir die Vertheidigung der dortigen Karpathenpässe den Honweds übertragen. Das können wir um so eher anzunehmen wagen, als die dortigen Karpathen besonders arm an Uebergängen sind. Ausserdem aber liegen vor der Ostfront von Ungarn keine nennenswerthen Concentrationspunkte für rumänische und russische Truppen. Denn die rumänischen Korps von Galatz und Jassy werden gewiss nach der Walachei herangezogen werden, während die Russen sich direkt gegen die offenliegende Bukowina wenden werden. Zudem ist das ungarische Staatsbahnnetz gerade im Osten, in Siebenbürgen bereits hinreichend ausgebaut, um in kürzester Frist genügende Reservetruppen nach der bedrohten Front zu werfen. Kommen wir also zurück auf die galizischen Verhältnisse.

XIII.

In Galizien werden die übrigen 10 Korps (das XIV. Korps in Innsbruck als Kern einer Reserve Armee bei Olmütz gedacht, bleibt ausserhalb der Berechnung der galizischen Verhältnisse) so gruppirt, wie es ihre Beförderung per Bahn und die Operationsbasen der russischen Offensivarmeen von selbst heischen.

Wir greifen der logischen Entwicklung voraus und finden die genannten 10 Korps in 2 Hauptgruppen, die eine im Westen, die andere im Osten von Galizien, verbunden durch eine Zwischengruppe bei Tarnow, concentrirt.

Die Armee in Westgalizien umfasst 5 Korps:

I. Korps: Krakau,
X. „ Brünn,
II. „ Wien,
IX. „ Josephstadt,
VIII. „ Prag.

Die Armee in Ostgalizien umfasst 4 Korps:

XI. Korps: Lemberg,
IV. „ Budapest,
V. „ Pressburg,
III. „ Gratz.

Die Verbindung zwischen den beiden genannten Armeen wird in der Höhe der Karl-Ludwigbahn durch das in Tarnow debarquirende VI. Korps (Kaschau) als Centrum-Armee hergestellt.

Bevor wir auf die Dauer der Eisenbahnfahrt jedes einzelnen Korps eingehen, müssen wir einige allgemeine Angaben vorausschicken.

Wir nehmen an, dass eine Infanterie-Division mit ihrer Artillerie und einem Kavallerie-Regiment 40 Züge zu 100 Axen braucht und dass für den Korps-Stab, die Genietruppen sowie die Telegraphen- und Artillerieparks noch 30 Züge hinzuzurechnen sind, kommen somit auf die sehr hoch gegriffene Summe von 110 resp. 150 Zügen für ein Korps (je nachdem das Korps 2 oder 3 Divisionen hat) und berechnen endlich die Zahl der Wagen wie folgt:

Korps à 3 Divisionen	à 2 Divisionen	
200	150	Wagen I. und II. Klasse,
1100	950	Wagen III. Klasse,
2200	1500	bedeckte Wagen,
1000	700	Lowries.
Sa. 4500	3300	Eisenbahnwagen.

Da die Wasserstationen und Betriebseinrichtungen der österreichischen Bahnen in jeder Hinsicht für militärische Zwecke günstig sind, so kann man auf den zweigleisigen Bahnen auf kürzeren Strecken, z. B. Brünn-Krakau, 30 Züge per Tag, sonst 24 Züge — und auf den eingleisigen Bahnen 15 Züge mindestens per Tag ansetzen, sowie die Fahrgeschwindigkeit zu 25—30 km incl. der einzulegenden grösseren Erfrischungshalte berechnen.

Gehen wir nun auf Details über.

Das I. Korps, dessen Korps-Kommando sich bereits in Krakau befindet, wird in den ersten Mobilmachungstagen sämmtliche in Westgalizien in dem 10., 13., 20., 40., 45., 56., 57., 77. und 90. Ergänzungsbezirke dislocirten Truppen um Krakau versammeln, allerdings jedenfalls mit Ausnahme einer nach Tarnow detachirten Infanterie-Brigade, deren wir später Erwähnung thun werden.

Um auf die Kavallerie zu kommen, so werden bei Krakau ausser der 1. Kavallerie-Brigade (zum I. Korps gehörig) jedenfalls noch sobald als irgend möglich eine oder zwei Kavallerie-Divisionen concentrirt werden. Bekanntlich verfügt Oesterreich gegenwärtig über 21 Kavallerie-Brigaden (mit 41 Kavallerie-Regimentern [1]), wovon die Kavallerie-Brigaden 1 — 13 den Armee-Korps I. — XIII. zugetheilt sind, während die 8 übrigen Brigaden 14 — 21 zur Bildung von 4 Kavallerie-Divisionen verwendet werden sollen. Für diese und eine Honvéd-Kavallerie-Division werden 10 reitende Batterien und zwar je 2 bei dem 3., 5., 9., 11. und 13. Korps mobil gemacht.

Eine österreichische unabhängige Kavallerie-Division besteht aus 4 Regimentern und 2 reitenden Batterien. Der Etat eines Regiments (à 2 Divisionen zu 3 Eskadrons) ist 57 Officiere, 1502 Mann und 1495 Pferde, während derjenige eines russischen Linien-Kavallerie-Regiments nur 31 Officiere, 700 Mann und 577 Pferde beträgt. Ein österreichisches Regiment ist also an Pferdezahl (und Qualität!) einem russischen mehr als um das Doppelte überlegen. Mithin wiegt eine österreichische Kavallerie-Division — zum Mindesten in den theoretischen Betrachtungen — 2 russische Kavallerie-Divisionen, welche allerdings an Artillerie überlegen bleiben, auf.

Wir sehen von den Details der Concentrirung der österreichischen Kavallerie-Kräfte den russischen Kavallerie-Divisionen gegenüber aus naheliegenden Gründen ab. Es möge soviel nur über unsere Anschauung verlauten. Bei Lemberg ist eine Massen-Concentration nicht nur für die Zeit des unvollendeten strategischen Aufmarsches mehr nöthig, als anderswo, sondern auch für die späteren Operationen am wenigsten entbehrlich. Wir nehmen deshalb für

---

[1]) Das fehlende 42. Regiment dürfte im Mobilmachungsfall voraussichtlich aus Reserve-Escadrons und Ergänzungscadres formirt werden.

Ostgalizien von den unabhängigen Kavallerie-Divisionen mindestens 2 reguläre in Anspruch, zu denen noch die 5., die Honvéd-Kavallerie-Division, die für die Bukowina bestimmt zu denken ist, hinzukommt.

Nach Krakau disponiren wir eine Division und die letzte nach Tarnow. Die Thätigkeit der österreichischen Kavallerie dürfte sich demnach erstrecken auf folgende Operationsgebiete:

1. Myslowitz-Chrzanow-Krakau: 1 Kavallerie-Division,
2. Bochnia-Tarnow-Rzeszow: 1 Kavallerie-Division,
3. Przemysl-Lemberg-Stanislaus: 2 Kavallerie-Divisionen,
4. Czernowitz-Suczawa: 1 Honvéd-Kavallerie-Division.

Alle diese Divisionen finden bereits in den ersten Concentrationstagen Unterstützung an den Kavallerie-Brigaden, welche an der Tete der heranzutransportirenden Korps fahren und durch einige Batterien unterstützt, an Kampfkraft je einer russischen Kavallerie-Division gewachsen sind. Doch gehen wir nun zu den einzelnen Korps über.

Während das I. Korps (vielleicht ausser einer nach Tarnow detachirten Brigade) zusammen mit einer Kavallerie-Division die Strecke Myslowitz-Chrzanow-Krakau deckt, bewirkt **das X. Korps** (Korps-Kommando Brünn, Ergänzungsbezirke 1., 3., 8., 54., 81., 93., 99, 100: Schlesien und Mähren) seinen Eisenbahntransport auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und deren Seitenstrecken. Von Oderberg aus müssen alle seine Abtheilungen dieselbe Linie benutzen. Die Berechnung vereinfacht sich demzufolge sehr. Nehmen wir an, dass die Kaiser Ferdinands-Nordbahn täglich 30 Züge befördern wird und ziehen wir in Rechnung, dass das X. Korps nur 2 Divisionen (4. und 5.) umfasst, also 110 Züge braucht, so erhalten wir — die Bahnstrecke Brünn-Kraukau zu 318 km und die Fahrgeschwindigkeit zu 30 km auf der ausgezeichneten Kaiser Ferdinands-Nordbahn berechnet — eine Fahrtdauer von 11 Stunden. Wenn der 1. Zug also am 10. Mobilmachungstag [1]) früh in Brünn abgeht, so muss der letzte Artillerieparkzug nach Mittag des 14. Tages in Krakau debarquiren. Die Bahnstrecke in Prerau wird aber bereits

---

[1]) Wir nehmen als den Termin der vollendeten „Kriegsbereitschaft“ innerhalb der Garnison ganz willkürlich den Abend des 9. Mobilmachungstages an.

11 Stunden früher, also am frühesten Morgen des 14. Mobilmachungstages frei sein. Das ist natürlich von grosser Bedeutung für das Calcül der Fahrtdauer des nächsten via Prerau zu befördernden Korps.

Nehmen wir an, das sei **das II. Korps** (Korps- und General-Kommando zu Wien. — Ergänzungsbezirke 4., 14., 49., 59., 84.: Nieder- und Oberösterreich, Salzburg).

Der Armee-Leitung wird daran liegen, eine so sichere und zuverlässige Truppe wie dieses Korps möglichst bald an der polnischen Grenze bei Krakau zu haben.

Da die Strecke Wien-Prerau nur 183 km beträgt, Prerau früh am 14. Tag aber bereits vom X. Korps freigemacht ist, so kann der 1. Zug des II. Korps bereits Mitternacht vom 13. zum 14. Wien verlassen. Der 1. Zug dieses Korps trifft somit eine Stunde nach dem letzten des X. Korps in Krakau ein, also am Nachmittag des 14. Tages. Da das II. Korps (2., 3. und 25. Division, dann 40. Brigade) 150—160 Züge braucht, so ist es erst am Spätabend des 19. Tages vollständig in Krakau debarquirt.

Nehmen wir weiter an, dass die Bahn von Prerau aus am 19. Mittag vom II. Korps frei wird, so kann zu dieser Zeit der 1. Zug des VIII. Korps aus Prag dort eintreffen.

Das VIII. Korps (Korps- und General-Kommando zu Prag. — Ergänzungsbezirke 11., 28., 35., 73., 75., 88., 91. und 102: West-Böhmen) hat bis Prerau via Pardubitz 290 km, bis Krakau also 519 km zurückzulegen. Sein 1. Zug müsste, um am Mittag des 19. Tags in Prerau zu sein, bereits 11 Stunden früher, also Mitternacht vom 18. zum 19. in Prag abfahren.[1]) Es würde dann noch in der Nacht des 19. in Krakau debarquiren können. Da das VIII. Korps (9. und 19. Division) nur 110 Züge braucht, so kann seine Ausschiffung in der Nacht des 20. Tags beendet sein.

Zu dieser Zeit würde bereits das IX. Korps aus Josephstadt in Prerau und Oderberg eingetroffen sein, um als letztes Korps nach Krakau transportirt zu werden.

---

1) Die Strecke ist zwar stellenweise nur eingleisig. Da aber hier Contreverkehr absolut nicht stattfindet, — derselbe ist auf die Nebenstrecke: Prag-Lissa-Gross-Wossek-Königgrätz verbannt — so leistet sie dasselbe wie eine zweigleisige Bahn.

Das IX. Korps (Korps Kommando Josephstadt. — Ergänzungsbezirke 18., 21., 36., 42.. 74., 92., 94., 98.: Ost-Böhmen) fände erst am Nachmittag des 23. Tags die Strecke bei Prerau frei.

Es könnte zweifelhaft sein, ob das IX. Korps die nördliche Linie Josephstadt — Tinischt — Sternberg — Troppau — Oderberg oder Königgrätz — Trübitz — Prerau benutzen soll. Die erstere Linie ist für starke Truppentransporte nicht sehr geeignet, höchstens zum Rücktransport angestauten Rollmaterials auszunutzen.

Nimmt man also an, dass das IX. Korps über Prerau fährt, so muss sein 1. Zug von Josephstadt (Josephstadt-Königgrätz-Prerau 208 km) am Morgen des 23. Tags abgehen, um am frühesten Morgen des 24. Tags in Krakau debarquirt zu sein. Da das IX. Korps (10. und 29. Division) 110 Züge braucht, so kann seine Concentration während des Vormittags des 28. Tags beendet werden.

Das eigentliche Concentrationsmanöver der Westgalizischen Armee würde demnach 18 Tage dauern. Vom 1. Tage an würde das I. Korps die Debarquirungsstelle Krakau decken, am Mittag des 5. Tags würde ein zweites Korps (X.) dort concentrirt sein und weitere Korps würden am Spätabend des 10. Tags (II. Korps) in der Nacht des 14. Tags (VIII.) und am Vormittag des 19. Tags (IX.) dort eintreffen.

Wir nahmen für die westgalizische Armee als Hauptausschiffungsplatz Krakau an. Damit soll nun aber nicht etwa gesagt sein, dass von den 480 Zügen, welche die cisleithanischen Truppen heranbringen, auch nicht einer an einer andern Station anhält. Im Gegentheil, ein Korps z. B. wird jedenfalls noch vor Krakau aussteigen, vielleicht das X. als das zuerst ankommende. Zu dieser Zeit (10. — 14. Mobilmachungstag) ist der Abschnitt Myslowitz-Krakau immer noch von der russischen Kavallerie von Tschenstochow her bedroht. Während sich zu derselben Zeit das bei Krakau in langem Grenzcordon aufgewickelte I. Korps auf Krakau zusammenzieht, setzt sich das II. Korps vom 11. — 19. Mobilmachungstag auf dessen rechten Flügel, indem es theils in Krakau, theils in den Nachbarstationen östlich davon debarquirt. Alle 3 Korps werfen ihre Kavallerie-Brigaden mit Feldbatterien gleichzeitig vor, auf diese Weise das Uebergewicht der österreichischen Kavallerie über die russische in Westpolen herstellend.

Je nach den eingezogenen Nachrichten über den Feind werden dann die nächstdem anlangenden Korps, das VIII. und XI., ebenfalls in der Nähe von Krakau oder vielleicht noch weiter östlich, ungefähr bei Bochnia debarquiren, je nachdem eine Offensive direct nordwärts von Krakau aus oder nordostwärts im Weichselthal abwärts projectirt erscheint.

XIV.

Wenden wir uns nunmehr zu der Centrum-Armee, welche bei Tarnow contrentrirt werden soll.

Sie wird in der Hauptsache gebildet durch das VI. Korps (Korps-Kommando: Kaschau - Ergänzungsbezirke: 5., 25., 34., 60., 65., 66., 67., 85.: Nord-Ungarn.) Mit Hülfe des vorzüglichen Eisenbahnnetzes in Nord-Ungarn werden sich die Abtheilungen des VI. Korps so vereinigen können, dass von Abos, dem Knotenpunkt zwischen Kaschau und Eperies, der Transport flott hintereinander nach Tarnow vor sich gehen kann. Die Entfernung von Abos bis Tarnow beträgt 233 km, ist also in 9 Stunden zurückzulegen. Die Bahn kann 15 Züge täglich befördern. Der Transport der beiden Divisionen (15. und 27.) des VI. Korps würde also vom Morgen des 10. Mobilmachungstags bis Mittag des 17. Tags dauern Bis zum Eintreffen der für Tarnow angenommenen Kavallerie-Division, zwischen dem 4.—6. Tag, kann Tarnow nicht ohne Truppen bleiben, nicht nur der Gefahr wegen, welche von der russischen Kavallerie droht, sondern zugleich auch der polnischen Bevölkerung von Tarnow und Umgebung wegen, welche nach Entblössung des Landes zwischen Lemberg und Krakau von österreichischen Truppen zu Allem fähig wäre. Wir nehmen deshalb an, dass eine gemischte Brigade vom I. Korps wenigstens bis zum Eintreffen der Teten des VI. Korps nach Tarnow detachirt bleibt

Die vor Tarnow ungefähr am 6. Tag vollzählig eingetroffene Kavallerie-Division würde bereits am Abend des 10. Tags über die Kavallerie-Brigade und 2 Batterien des VI. Korps disponiren können und die Sicherung der anvertrauten Strecke Bochnia-Tarnow-Rzeszow durch die Offensive über diese Linie hinaus noch wirksamer als bisher betreiben können.

Es bleibt nun noch übrig, die Concentration der **ost-galizischen Armee** auszuführen.

Bereits in Ostgalizien und der Bukowina stationirt ist **das XI. Korps** (Korps- und General-Kommando in Lemberg, Ergänzungsbezirke 9, 15, 24., 30., 41., 55., 58., 80., 89, 95: Ostgalizien und Bukowina), welches der Ausbruch der Feindseligkeiten jedenfalls bei Lemberg vereinigt finden wird bis auf eine nach Czernowitz detachirte gemischte Brigade.

Das XI. Korps wird schon nach kurzer Zeit durch 3 Kavallerie-Divisionen, 2 bei Lemberg und eine (die Honvéd-Division) bei Czernowitz verstärkt werden. Auf diesen Truppen, im Ganzen 3 Kavallerie- und 2 Infanterie-Divisionen beruht das Schicksal der Armee, die Entscheidung des Feldzugs.

Die Folgen, welche eine Vernichtung des XI. Korps in seiner isolirten Stellung bei Lemberg haben würde, sind bereits bei Erörterung der russischen Verhältnisse erwähnt. (Vergl. Seite 31.)

Hier kann nur die Chance besprochen werden, dass es österreichischer Seits gelingt, die vorhandenen Bahnen bis nach Galizien auszunutzen und zu deren Deckung genügende Streitkräfte rechtzeitig heranzuziehen. Es würden dann unter dem Schutze dieser starken Vortruppen die nach Ostgalizien bestimmten Korps: IV., V. und III. ihren Eisenbahntransport ungefähr wie folgt, durchführen.

Das IV. Korps (Korps- und General-Kommando zu Budapest, Ergänzungsbezirke 6., 23., 32., 38., 44., 52., 68, 69. und 86: Mittelungarn) hat die Linie Budapest-Miscolcz-Mihaly-Chyrow-Przemysl (resp. Stryj)- Lemberg 650 km (resp. 700 km via Stryj) zur Verfügung.

Bei täglich 15 Zügen brauchen die beiden Divisionen (31. und 32) des IV. Korps 8 volle Tage, ehe sie vollständig bei Lemberg stehen, resp. echellonweise von Przemysl bis Lemberg debarquirt sind. Also erst am 18. Tag (den Morgen des 10. Tags als Termin des Fahrbeginns gerechnet) ist die Strecke Przemysl-Lemberg vollständig gegen feindliche Massnahmen gesichert.

Der Aufmarsch der folgenden Korps ist nunmehr als hinreichend gedeckt anzunehmen, da in demselben Masse wie sich vom 10. bis 18. Tag die Truppen des IV. Korps auf der Linie Przemysl-Lemberg verstärken, sich die Detachements des XI. Korps von Lemberg aus weiter südwärts an der Lemberg-Czernowitzer-Bahn

entlang ziehen, um diese gegen russische Operationen von Podolien aus zu decken.

Das V. Korps (Korps-Kommando zu Pressburg, Ergänzungsbezirke 11., 19., 26., 48., 71., 72., 76.: Westungarn) findet am Morgen des 17. Tags die Strecke in Budapest vom IV. Korps frei. Sein 1. Zug kann von Pressburg (Pressburg-Budapest 220 km) also am Spätabend des 16. Tags abgehen und trifft dann bei Lemberg, oder wahrscheinlicher bei Stanislau am Morgen des 18. Tags ein. Die zwei Divisionen (14. und 33.) des V. Korps sind demnach spätestens am 24. Mobilmachungstag früh um Stanislau versammelt. Ja es ist sogar anzunehmen, dass die zuerst von Pressburg abfahrende Division gleich nach Czernowitz dirigirt wird und dort bereits seit dem Morgen des 20. Tags mit ihren Hauptkräften steht. Auch die andre Division dieses Korps wird sich später jedenfalls nach Czernowitz und der Bukowina heranziehen, und nur solange bei Stanislau stehen bleiben, bis das letzte nach Ostgalizien bestimmte, das III. Korps in Lemberg und Stanislau mit seinen Teten angelangt sein wird.

Das III. Korps (Korps- und General-Kommando zu Graz Ergänzungsbezirke 7., 17., 27., 47, 87., 97.: Steiermark, Kärnthen, Krain, Triest, Istrien Görz une Gradiska) benutzt die Linie Graz-Steinamanger-Stuhlweisenburg-Budapest-Lemberg (984 km) und findet erst am Morgen des 23. Mobilmachungstags die Bahnstrecke in Budapest frei.

Da somit sein 1. Zug erst Mittag des 22. Tags Graz zu verlassen braucht, so hat das weithin zerstreute und 3 Divisionen (6., 7. und 28.) starke Korps bis dahin genügende Zeit, um seine Kriegsbereitschaft und Concentration bei Graz durchzuführen Der 1. Zug des III. Korps würde also am Morgen des 24. Mobilmachungstags in Lemberg sein können, der letzte ist jedoch bei ganz normalem Verlauf des Transportes nicht vor Morgen des 34. Tags in Lemberg zu erwarten.

Man erkennt hieraus, dass selbst bei einer Annahme der günstigsten Chancen doch die Concentration einer operationsfähigen Armee in Ostgalizien ein ausserordentlich zeitraubendes Manöver ist. Zur Ergreifung einer nachdrucksvollen Offensive gegen Wolhynien und Podolien ist die österreichische Armee erst nach einem vollen Monat fähig. In den ersten 10—12 Tagen ist man auf die stricteste Defen-

sive beschränkt, in der späteren Zeit, ungefähr bis zum 20. Tag sind die zur Deckung der Bahnlinien von Przemysl über Lemberg bis Czernowitz aufgestellten Streitkräfte noch zu zerstreut, um einen durchschlagenden Erfolg erzielen zu können. Erst Ende des 1. Monats können die Avantgarden der einzelnen Korps den concentrischen Vormarsch gegen Podolien antreten.

Vielleicht aber schon früher wird die österreichische Armeeleitung nach einer Reihe von Avantgardengefechten sich zu einer Entscheidungsschlacht in der Nähe von Lemberg gezwungen sehen.

Deren Ausgang würde entscheiden, ob die österreichische Armee bis an die Karpathen zurückgehen müsste nnd dadurch die sämmtlichen galizischen Eisenbahnen verlöre, oder ob die russische Armee die Offensive aufgeben und sich nach ihren Vertheidigungsstellungen in Wolhynien und Podolien zurückziehen müsste.

XV.

Ueber die Richtung der im letzteren Fall möglich werdenden österreichischen Offensive könnten Zweifel obwalten.

Doch wird es bis dahin der österreichischen Kavallerie, die vorwärts der westgalizischen Armee und des Zwischenkorps von Tarnow operirt, sicher gelungen sein, die Stärke der auf dem linken Weichselufer stehenden russischen Streitkräfte zu ermitteln.

Nehmen wir an, dass dort nicht mehr als die früher angedeuteten Truppen versammelt sind, so sind die bei Krakau concentrirten Kr fte denselben weit überlegen. Die energische Offensive von 4 Korp in der Richtung des Weichsellaufes würde die russische No armee in die Gefahr bringen, von ihrer Operationsbasis und von ihren rückwärtigen Verbindungen, welche hinter dem linken Flügel liegen, abgedrängt zu werden. Ihr schleuniger

Rückmarsch nach der Lagerfestung Iwangorod würde das Resultat sein.

Für die österreichische Westarmee würden daraus die Aufgaben erwachsen: Belagerung von Iwangorod und Deckung derselben nordwärts gegen Warschau und nordostwärts gegen Brest-Litowski.

Das noch übrige 5. Korps der Westarmee und das Zwischenkorps von Tarnow würden an die Ostarmee herangezogen werden, sobald man darüber Klarheit erlangt haben würde, ob Lublin oder Luzk-Dubno die Hauptconcentrationspunkte der südrussischen Streitkräfte sind.

Nimmt man die letztere Operationsbasis an, so würden die beiden verfügbaren Korps aus West- und Centralgalizien auf der Karl-Ludwigbahn, die hier als Querverbindung den grössten Nutzen schaffen könnte, herangezogen werden und die linke Flanken-Deckung der gegen Luzk-Dubno vorgehenden Ostarmee mit der Front gegen Lublin-Kowel übernehmen, resp. mit Theilen sogar der Operation gegen Luzk folgen.

Die Einnahme von Luzk, einem Platze mit veralteten Befestigungen, welcher aber gegenwärtig in eine starke Forts-Festung umgewandelt wird, wäre gleichbedeutend mit der vollständigen Unterbrechung der Verbindungen zwischen Polen und Südrussland. Hinter der Bahnlinie Kiew-Warschau, d. h. nordöstlich derselben, dehnen sich die ungeheuren Sümpfe des Pripetbeckens, die sogenannten Rokitnosümpfe aus, welche von Armeen nicht betreten werden können.

Die russischen Kräfte wären dadurch thatsächlich getrennt. Die in Polen gebliebenen müssten endlich der Uebermacht der vereinten deutschen und österreichischen Armee unterliegen; nur die nach Podolien abgedrängten Kräfte und die neuen von Kiew und Odessa aus anlangenden Reservetruppen wären noch zu vernichten. Die österreichische Offensive würde sich also nun südostwärts wenden, das zur Deckung der Bukowina anfangs bei Czernowitz concentrirte Korps würde den rechten Flügel übernehmen und die inzwischen von Olmütz und Eperies herangezogenen österreichischen Reservetruppen müssten den Zug gegen das heilige Kiew unterstützen.

Für die letztere Richtung einer österreichischen Offensive spricht schon der Umstand, dass sie gerade dort auf die reichsten

und bevölkertsten Theile Süd-Russlands träfe und dadurch in den Stand gesetzt würde, dessen bedeutende Hülfsquellen der russischen Armee zu entziehen und sich nutzbar zu machen.

Dazu kommt, dass der Raum zwischen Galizien und den Rokitnosümpfen grosse Heeresoperationen durch das Vorhandensein zahlreicher Ortschaften und mehrerer grossen Städte mehr erleichtert als in Polen.

Die Gefahr, die dadurch für Russland erwächst, ist von der Commission, welche 1876 unter Todleben zur Prüfung der strategischen Lage der russischen Westgrenze zusammentrat, nicht verkannt worden.

Ihrer Wirkung ist es jedenfalls zuzuschreiben, dass das russische Grenzvertheidigungssystem an der österreichischen Grenze in den letzten Jahren so sehr vervollständigt worden ist

Die österreichische Offensive würde bereits jetzt auf eine ganze Anzahl von kleinen Plätzen ja sogar auf Lagerfestungen ersten Ranges und neuester Construction stossen.

Diese festen Plätze sind:

A. In Polen.

1) **Iwangorod** (das alte Demblin), am rechten Weichselufer, unterhalb der Wieprzmündung, 90 km von Warschau entfernt. Die Befestigungen bestehen aus einer veralteten bastionirten Enceinte und 9 detachirten Forts, von denen zwei auf dem rechten und eins auf dem linken Weichselufer bereits ausgebaut sind; die noch nicht fertiggestellten kommen sämmtlich auf das linke Ufer. Der Charakter des Platzes als offensiver Brückenkopf liegt darin klar ausgesprochen.

2) **Annapol,** an der Weichsel, nur 20 km von der galizischen Grenze entfernt, ist klein aber von grosser Festigkeit und dient als Flusssperrplatz. Eine Bahnverbindung mit Iwangorod längs der Weichsel ist bereits concessionirt.

3) **Samostje,** nördlich von Lemberg, 40 km von der galizischen Grenze entfernt, an der Wieprz gelegen, deckt durch alte, aber starke Befestigungen im Verein mit Annapol den Hauptausschiffungsplatz Lublin.

Hinter diesen Plätzen als gemeinsames Reduit sowohl gegen Deutschland wie gegen Oesterreich liegt die **Festung Brest-Litowski**

am Bug, der von russischer Seite eine ganz besondere Wichtigkeit für die Grenzvertheidigung beigelegt wird.

Sie bildet einen doppelten Brückenkopf mit Forts nach neupreussischer Manier, wovon allein 4 auf dem linken Bugufer liegen, und verschliesst das Land nördlich der Rokitnosümpfe vollständig gegen eine österreichische Invasion.

B. In Wolhynien.

1) **Luzk** (oder Michaëlogorod) hat 12000 Einwohner, ist eine einfache Festung mit veralteter Enceinte, wird aber gegenwärtig in einen starken Waffenplatz zur Deckung der Warschau-Kiewer Bahn umgewandelt.

2) **Dubno,** Stadt von 8000 Einwohnern, hatte noch vor 10 Jahren ganz veraltete Befestigungen, wird aber jetzt zu einer starken Festung ausgebaut.

3) **Kowel,** bis jetzt offene Stadt, soll zur Vervollständigung des Systems ebenfalls befestigt werden.

Mit dem Ausbau von Luzk und Dubno hat man bereits auf dringendes Verlangen der erwähnten Landesvertheidigungs-Commission nach 1874 begonnen und gehören beide Festungen heute schon unter die bedeutendsten russischen Waffenplätze, wenngleich sie noch nicht vollständig fertiggestellt sind.

C. In Podolien und Bessarabien.

1) **Proskurow,** ein kleiner Platz auf dem Plateau zwischen Dniepr und Dniester, ist hinsichtlich seiner Befestigungen ganz unbedeutend, erhält aber eine gewisse Wichtigkeit als Operationsbasis und Stützpunkt für die Armee, die von Odessa via Balta dahin befördert wird. Um einer Belagerung gewachsen zu sein, bedarf der Platz noch passagerer Erweiterungs- und Verstärkungsarbeiten.

2) **Kamenez-Podolsk** mit 23000 Einwohnern, war zu Anfang dieses Jahrhunderts eine bedeutende Festung. Es wäre leicht, ihm diese Rolle wieder zu verschaffen, Dank der Vortheile seiner natürlichen Lage, welche Aehnlichkeit mit derjenigen der alten Festung Luxemburg hat.

3) **Chotin,** 18000 Einwohner, alte genuesische Kolonie am rechten Dniesterufer. Jetzt ist die ehemalige türkische Festung der Schauplatz angestrengter Thätigkeit; sie soll in ein verschanztes

Lager umgewandelt und mit Kamenez-Podolsk durch eine Reihe detachirter Forts verbunden werden, Gegenwärtig ist bereits der grösste Theil der Arbeiten vollendet; ja die Werke sind — wie die öffentlichen Blätter berichten — sogar seit 1877 stets armirt.

4) **Kiew,** 140000 Einwohner, eine der heiligen Städte Russlands, am rechten Ufer des Dnieper, des drittgrössten Flusses von Europa, welcher dort bereits sehr bedeutende Nebenflüsse aufgenommen hat; die Eisenbahn von Kursk nach Warschau überschreitet hier den Strom auf einer 800 m langen Brücke.

Kiew ist im Süden und Westen bereits durch das befestigte Plateau von Lovra, eine starke Citadelle und 5 detachirte Werke gedeckt und wird jetzt noch mit neuen Befestigungen versehen. Es ist bereits jetzt ein verschanztes Lager und eine Festung erster Grösse und dient den Festungen längs der österreichischen Grenze als Reduit.

5) **Bender,** 25000 Einwohner, schwacher Platz am rechten Ufer des untern Dniester. Es deckt zusammen mit Tiraspol die Eisenbahn Odessa-Jassy.

6) **Tiraspol,** am linken Ufer des Dniester, gegenüber von Bender, ist nur schwach befestigt.

Diese Angaben mögen genügen, um die Hindernisse einer österreichischen Offensive zu kennzeichnen.

Interessant dürfte übrigens noch der Hinweis auf den Unterschied der russischen Befestigungen längs der deutschen Grenze sein. Merkwürdigerweise sind dieselben sowohl momentan viel schwächer als auch weniger eifrig mit Ausbauprojecten als die genannten bedacht. Die Wahrnehmung, dass sich russischerseits die Hauptkraft auf die Verstärkung der Befestigungen längs der österreichischen Grenze concentrirt, uud die Thatsache, dass Russland im Jahre 1877, bei Beginn des letzten russisch-türkischen Krieges alle Festungen im Dniester- und Dniepergebiet armirt hatte, lassen deutlich genug erkennen, wie sehr man in Russland von der drohenden Nähe eines österreichischen Conflictes überzeugt ist.

XVI.

Wir kommen zum Schluss noch einmal auf die so lange ausser Acht gelassene Decentralisirungsfrage zurück, nachdem die militärischen Verhältnisse in Galizien bei Ausbruch eines russisch-östereichischen Conflicts in der vorliegenden Studie kurz angedeutet worden sind.

Aus der ganzen Anlage der galizischen und nach Galizien führenden Eisenbahnen geht hervor, dass das Manöver des strategischen Aufmarsches der österreichischen Truppen äusserst complicirt ist.

In der Hauptsache sind nur 3 Anmarschlinien zu benutzen, auf denen nicht weniger als 8 Armee-Korps fortbewegt werden sollen. Dabei muss die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn auf der Strecke Prerau-Krakau nach einander ohne Zwischenpause 4 Armee-Korps oder 470 Züge von 100 Axen befördern und die ungarische Staatsbahn sowie die I. ungarisch-galizische Eisenbahn auf der Strecke Budapest-Chyrów (und weiter noch!) 3 Armee-Korps oder 370 Züge ohne Unterbrechung expediren.

Es sind dies Arbeiten, welche selbst unter der begeisterten Mitwirkung aller eingreifenden Behörden und bei dem hingebendsten Pflichtgefühl des ganzen grossen Bahnbeamtenheeres, nicht in allen Punkten programmmässig abgewickelt werden können.

Wir wollen nicht allein theoretisiren, wo wir Gelegenheit haben, Belege für unsere Anschauung den Thatsachen zu entnehmen.

Der Leser erinnert sich vielleicht noch der grossen Herbstübungen des I. und X. österreichischen Korps zwischen Donau und Thaya im Herbst 1876 und der grossartigen Eisenbahnmanöver, welche sich daran anschlossen. Man wollte damals durch einen praktischen Versuch alle die Frictionen kennen lernen, welche sich dem Transport von grossen Massen entgegenstellen.

Das Resultat der Uebung war trotz der noch zu erwähnenden Unregelmässigkeiten ein überraschend günstiges — Dank der ausgezeichneten Leitung durch den Obersten Winterhalter.

Doch lassen wir die österreichisch-ungarischen militärischen Blätter, deren Bericht vom December 1876 wir diese Angaben entnehmen, selbst sprechen:

„Die Einschiffung konnte nur an 4 kleinen, für die Expedition von Truppen nur sehr mangelhaft eingerichteten Stationen, Nikols-

burg, Feldsberg, Laa und Staaz erfolgen, der regelmässige Verkehr der Personen- und Güterzüge durfte in keiner Weise alterirt werden, die Abtransportirung der Truppen erfolgte nicht — wie im Kriege — nach einer, sondern nach 1 verschiedenen Richtungen, und mussten binnen 22 Stunden nicht weniger als 1566 Generale, Stabs- und Oberofficiere, 30 476 Mann, 908 Pferde und 34 Fuhrwerke expedirt werden. Wird noch erwähnt, dass die Lundenburg-Grussbacher Bahn für den Verkehr langer Züge sehr ungünstig tracirt ist, dass viele Objecte gestützt und verstärkt werden mussten, und trotzdem nur in langsamer Fahrt zu passiren waren, dass bei einigen Brücken die Vorspannslokomotive abgekoppelt werden musste, um erst nach deren Ueberschreitung wieder in den Zug zu treten; dass ein Theil der Truppen direct vom Manöverfelde zum Bahnhof marschiren musste und bei der auf schlechten, durchweichten Waldwegen zurückzulegenden, mehr als 22 km langen Strecke, eine Verspätung beinahe unvermeidlich war; dass viele der bei den Stäben benutzten Pferde gleichfalls verspätet eintrafen und die Einwaggonirung zum Theil bei tiefer Dunkelheit und in strömendem Regen durchgeführt werden musste — so ergiebt sich eine Reihe von Schwierigkeiten, deren Bewältigung den mit der Leitung des Eisenbahntransportes beauftragten Organen zu um so grösserer Ehre gereicht, je seltener die Gelegenheit zu solcher Uebung geboten ist.

Der Transport erfolgte auf der Nordbahn und Staatsbahn. Auf ersterer wurden 17 Militärzüge (765 Offiziere, 16728 Mann, 363 Pferde und 30 Fahrzeuge) in 18 Stunden fahrplanmässig befördert, auf letzterer wurden 13 Militär-Extrazüge (768 Officiere, 13 758 Mann, 545 Pferde und 4 Fahrzeuge) in 22 Stunden befördert.

Belehrend ist ein Zwischenfall, der sich der coulanten Abwicklung des Programms auf der Staatsbahn entgegenstellte.

Die zur Expedition für die ersten beiden Züge bestimmten Abtheilungen, sowie eine Anzahl der bei den höheren Stäben benutzten Pferde trafen, da vom Revueplatze bis Staaz auf schlechten Wegen mehr als 24 km zurückzulegen waren, erst nach der festgesetzten Zeit ein; diese Züge verspäteten sich daher um 3 bis 4 Stunden, während alle übrigen fahrplanmässig abgingen. In Folge der erwähnten Verspätungen konnten bei der eingeleisigen Bahn die in den Stationen erfolgenden Kreuzungen nicht mehr nach dem Fahrplan durchgeführt werden und wurde daher vom

Vertreter der General-Inspection der Eisenbahnen die Kreuzung zweier Personen- und eines Güterzuges von Frattigsdorf und Mistelbach nach Staaz verlegt, um einer Verspätung der Personenzüge vorzubeugen. Da aber die leeren Aufnahmszüge vom Norden her allmälig in Staaz eintrafen, so entstand in der kleinen Station eine Anhäufung, welche bei der Kürze der Stationsgeleise eine Theilung der Züge bedingte, was bei den wenigen zur Verfügung stehenden Geleisen und der tiefen Dunkelheit einige Störungen verursachte, die durch den bedauerlichen Unfall, von welchem der Chef der Eisenbahnleitung Oberst von Winterhalter, in eifrigster Ausübung seines Dienstes betroffen wurde, nicht verringert wurden.

Auch von Seiten der Truppen wurden die für den Transport auf Eisenbahnen geltenden Vorschriften theilweise nicht beachtet und so manche Reibungen herbeigeführt, die sich leicht hätten vermeiden lassen."

Man kann hieraus ersehen, dass selbst von den Truppen der Präcision des Eisenbahntransports Gefahren drohen. Versehen, wie unpünktliches Einschiffen, zu langes Halten an Zwischenstationen u. s. w. sind von der weitestgehenden Einwirkung auf das gesammte Fahrtableau.

Weitere Frictionen verursacht die Bahnstrecke dadurch, dass ihre Trace so angelegt ist, dass 100 Axen lange Züge darauf nicht fahren können und dass — im Zusammenhang damit — die verschiedenen Objecte des Unterbaus dem Druck von Lasten, wie ihn Militärzüge von 100 Axen ausüben, nicht gewachsen sind.

XVII.

Die sämmtlichen galizischen Bahnen genügen in letzterer Hinsicht kaum den an sie zu stellenden Anforderungen. Das Bettungsmaterial ist zwar gut und besteht grösstentheils aus Flussschotter, vermengt mit Grubenschotter, ebenso genügen die Steigungsverhältnisse gerade noch, hingegen sind die sämmtlichen Objecte des Unterbaus zu schwach berechnet, um derartige Lasten zu tragen. Noch ungünstiger gestalten sich die Verhältnisse bei den beiden Schienenwegen, welche von Ungarn nach Galizien führen.

Die Staatsbahn Tarnow-Leluchow hat nur 25 % horizontale Bahnstrecke, wohl aber 26 % Steigungen bis zu 1 : 300, 35 % Steigungen zwischen 1 : 200 und 1 : 100 und 14 % Steigungen zu 1 : 50. Dazu kommen 14 % Bahnlänge in gekrümmter Strecke, wovon 19 % einen Krümmungsradius von 300 m und 10 % einen solchen von 200 m haben.

Fällt eine derartig starke Krümmung mit einem mittleren Gefälle zusammen — und das wird an vielen Stellen der Fall sein — so ist es kaum möglich, einen 100 Axen starken Militärzug ungetheilt darüber hinweggehen zu lassen.

Ganz dasselbe gilt von der I. ungarisch-galizischen Eisenbahn, deren Neigungs- und Krümmungsverhältnisse fast eben so ungünstige sind.

Diese weist nur 16 % horizontale Strecke, dagegen 37 % Steigungen zwischen 1 : 200 und 1 : 100, sowie 7 % Steigungen zu 1 : 50 auf, dazu kommen noch 38 % Krümmungen, wovon 14 % einen Radius von 300 m und 11 % einen solchen von 200 m haben.

Es sind dies jedenfalls sehr störende Eigenschaften bei einer Bahn, welche in ununterbrochener Reihenfolge 370 Militärzüge expediren soll.

Aber auch die Menge des rollenden Materials beeinflusst sehr den ruhigen Verlauf des Truppentransportes auf den Eisenbahnen. Bei so bedeutenden Massen, wie sie während des strategischen Aufmarsches nach ein und derselben Richtung zu befördern sind, ist es kaum möglich, an allen nöthigen Punkten das hinreichende Betriebsmaterial zur Hand zu haben. Es muss deshalb stets darauf hingearbeitet werden, die an der Grenze leergewordenen Wagenmassen wieder zurück nach den Stationen zu dirigiren, wo sie gebraucht werden.

Wir haben bereits früher angenommen, dass ein österreichisches Armee-Korps 110 resp. 150 Züge mit 3300 resp. 4500 Wagen braucht. Im Ganzen würden demnach die nach Galizien zu befördernden 8 Armee-Korps 960 Züge mit 1920 Lokomotiven und 27 600 Wagen und zwar 21 200 bedeckten und 6200 offenen Wagen nöthig haben.

Rechnet man für die Operations-Korps an der Südgrenze (VII., XII. und XIII.) noch 330 Züge mit 660 Lokomotiven und 9900 Wagen und zwar 7800 bedeckten und 2100 offenen hinzu,

so erhält man einen Gesammtbedarf von 2580 Lokomotiven, 29 000 bedeckten und 8300 offenen Wagen.

Die gesammten österreichisch-ungarischen Bahnen verfügen thatsächlich (Statistik von 1881) über 3546 leistungsfähige Lokomotiven, 46 464 bedeckte und 45 067 offene Wagen, sie haben also fast 40% Reserve an Lokomotiven, 60% an bedeckten und 500% an offnen Wagen.

Durch eine geschickte Disposition der Militärverwaltung wird es möglich sein, das rollende Material in den ersten 8 Tagen nach dem Mobilmachungsbefehl, während deren sich die Kriegsbereitschaft innerhalb der Garnisonen vollzieht, so zugruppiren, dass sich eine nochmalige Benutzung der bereits zu Transportzwecken nach der Grenze expedirten Züge nicht nöthig macht.

Die ganze Aufgabe hinsichtlich der leeren Züge, welche sich an der Grenze nach und nach anstauen, wird darin bestehen, einen und zwar einen nicht unbedeutenden Theil derselben an Nebenstationen, wo es die neuankommenden Züge nicht stört, vorläufig zu parkiren, um später bei Verschiebungen auf der strategischen Basis, entweder in der Richtung von Krakau nach Lemberg oder umgekehrt, genügendes Material zur Hand zu haben. Die übrige, immerhin noch sehr grosse Masse des rollenden Materials wird auf denselben Strecken, welche die Militärzüge heranbringen, zurückgebracht werden müssen, um das Hinterland nicht ganz des Betriebsmaterials zu berauben. Wenn möglich, ist dabei natürlich auch mit grösster Schnelligkeit zu verfahren, jedoch brauchen die Züge mindestens dieselbe Dauer zur Rückfahrt wie zur Hinfahrt, vermehrt um 10 Stunden, welche am Bestimmungsziel mit Revision der Waggons und Formation des Rücktransports vergehen.

XVIII.

Die Garantie für prompte Abwicklung dieser complicirten Manöver beruht zu einem grossen Theil auf der Zuverlässigkeit und Brauchbarkeit der Bahnbeamten. Bekanntlich pflegt eine Mobilmachung tiefe Lücken in dieses gewöhnlich schon auf den möglichst geringen Etat reduzirte Korps zu reissen; man stellt

wohl sofort nach Einberufung der Dienstpflichtigen zur Armee eine Anzahl Ersatz- oder Hilfsorgane an, diese können aber weder nach Zahl noch nach Fachtüchtigkeit den plötzlichen Abgang ersetzen.

Um zu beweisen, wie gering an Zahl das Beamten- und Arbeiterpersonal bei den in Frage kommenden Bahnen ist, mögen folgende Ziffern genügen.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn ist die einzige, welche genügende Kräfte aufweist. Sie hat zusammen mit der Mährisch-Schlesischen Nordbahn, der Kremsierer Eisenbahn und der Ostrau-Friedländer-Bahn 4904 fest angestellte Beamte (5,5 pro km Betriebslänge). Dagegen hat die Karl-Ludwigbahn nur 1764 Angestellte (3,9 pro km Betriebslänge), die Linie Lemberg-Czernowitz-Suczawa nur 1281 Angestellte (3,6 pro km Betriebslänge), die K. K. Dniesterbahn 174 Angestellte (1,6 pro km Betriebslänge), die Erzherzog Albrechtbahn 274 Angestellte (1,5 pro km Betriebslänge), die Staatsbahn Tarnow-Leluchow 231 Angestellte (1,6 pro km Betriebslänge) und schliesslich die I. Ungarisch-Galizische Eisenbahn 398 Angestellte (1,5 pro km Betriebslänge). Unter Angestellten sind hierbei zusammgefasst die sämmtlichen bei der allgemeinen Verwaltung, bei der Bahn-Aufsicht und Erhaltung, bei dem Verkehrs- und kommerziellen Dienste und schliesslich bei dem Zugbeförderungs- und Werkstätten-Dienste dauernd engagirten Beamten. Man erkennt unschwer, dass selbst ohne Abgang von Wehrpflichtigen diese Cadres von Beamten unmöglich die Riesenaufgaben bei einem strategischen Aufmarsch in Galizien bewältigen können.

Man wird einwenden, dem sei bereits vorgebeugt durch die neuen österreichischen Bestimmungen für das Eisenbahnwesen im Kriege, welche sich in den vor Kurzem erschienenen Bestimmungen für das neugegründete Eisenbahn- und Telegraphen-Feldregiment finden.

Darnach hat allerdings der Chef des Feldeisenbahnwesens, welcher bis zum vollendeten strategischen Aufmarsch die Funktionen eines Chefs der Centralleitung für den Militärtransport auf Eisenbahnen bekleidet, schon im Frieden fortgesetzt einen Ueberblick über die Inanspruchnahme und den Zustand sämmtlicher inländischen Bahnen, wird über die einschlägigen Verhältnisse durch die Eisenbahntransport-Behörden stets in Kenntniss erhalten und es haben sich diese Behörden auch untereinander über die auf ihren Linien stattfindenden Transporte derart zu verständigen, dass jede Behörde

ihre Verfügung mit Rücksicht auf die Anschlusslinie treffen könne. Ja der Chef des Feldeisenbahnwesens ist sogar befugt, zur Ordnung der Bahnverhältnisse innerhalb der Grenzen seines Wirkungskreises besondere Kommissionen zu entsenden und sofort bei Ausspruch des Mobilmachungsbefehls die Eisenbahnkompagnien und Betriebsabtheilungen zu verwenden, zu welchem Zweck er bis zu dem Termin des vollendeten strategischen Aufmarsches über die sämmtlichen Eisenbahnkompagnien verfügt.

In gewisser Beziehung — d. h. in der Theorie — ist es ja also richtig, dass die Militärverwaltung unabhängig von dem galizischen Bahnpersonal sein wird, aber nur in der Theorie. Wer in ähnlichen Verhältnissen, in derlei complicirten Combinationen, wo ein modificirter oder gar veränderter Faktor die ganze Berechnung über den Haufen werfen kann, nur etwas praktische Erfahrung hat, der wird ohne Weiteres zugeben, dass trotz aller Militär-Eisenbahn-Direktionen, militärischen Betriebs-Inspectionen, Feldeisenbahn-Transportabtheilungen und Betriebsabtheilungen die Civilbeamten der betr. Bahnen einen bedeutenden, ja Ausschlag gebenden Einfluss auf die ganze Abwicklung des Transport-Verkehrs ausüben.

Das galizische Beamtenpersonal aber wird ausser Stande sein, allein die Aufgabe der Concentration zu lösen.

Dahingegen steht leider zu befürchten, dass in demselben sich Elemente finden werden, die darauf ausgehen, die Truppenbewegungen aufzuhalten, zu durchkreuzen und an den Landesfeind zu verrathen.

Oder schmeichelt sich vielleicht noch ein Einziger im ganzen österreichischen Kaiserstaat, dass sich unter den 9023 zukünftigen polnischen Eisenbahnbeamten und unter den 17 266 laut Statistik angestellten Tagarbeitern [1]) kein Verräther finden wird?

---

[1]) Kaiser Ferdinands-Nordbahn: 8706 Arbeiter im Tagelohn.
Karl Ludwigbahn: 5146 „ „ „
Lemberg-Czernowitz-Suczawa: 1591 „ „ „
K. K. Dniesterbahn: 296 „ „ „
Erzherzog Albrechtsbahn: 445 „ „ „
Staatsbahn Tarnow-Leluchow: 296 „ „ „
I. Ungarisch-Galizische Eisenbahn: 786 „ „ „
17266

Wir haben es bisher geflissentlich unterlassen, die Bevölkerung Galiziens in den Bereich dieser Studie zu ziehen. Es würde ein zu trauriges Bild liefern, wenn man all den Schmutz und die Verkommenheit, welche die verjudete polnische Bevölkerung Galiziens kennzeichnen, vor dem Auge des Lesers entrollen wollte.

Die galizischen Polen, die mit tiefem Ingrimm fühlen, dass ihnen die Deutschen an Bildung und Cultur weit überlegen sind, glauben sich andrerseits weit erhaben über die Russen, deren Knute, und barbarische Strenge sie aber mehr fürchten, als die deutschen Humanitätsapostel, deren geringe Festigkeit und mangelnde Energie die polnische Anmassung nur noch mehr steigern. Nicht fähig ein lebenskräftiges Staatswesen aus sich selbst herauszubilden, sind die Polen heute wie vor 100 Jahren gross in der politischen Intrigue. Wie sie heute darnach trachten, Oesterreich in den Staub zu ziehen, so werden sie später die Russen zu verrathen suchen. Ob ihnen das letztere gelingen wird, ist eine andre Frage; die russische Knute hat schon lautere Schreier schweigen gemacht als diejenigen, welche jetzt in Krakau und Lemberg den Landesverrath am österreichischen Kaiserreich öffentlich zu predigen wagen.

Was von den galizischen Polen und den galizischen Juden, welchen letzteren natürlich Vaterlandsliebe und Landesverrath das Eine wie das Andere Handelsartikel je nach dem zu erwartenden Vortheil bilden werden, — bei einem Zukunftskrieg zu erwarten steht, sprechen wir lieber nicht aus. Wir überlassen es dem Leser auf Grund der angedeuteten militärischen Verhältnisse zwischen Oesterreich und Russland, sich selbst die Rolle auszudenken, welche die galizische Bevölkerung bei einem russisch-österreichischen Krieg spielen wird. Vielleicht kommt er zu einem günstigeren Resultat als wir und vielleicht zeigt die Zukunft eine weniger traurige Wirklichkeit als wir fürchten. Wenn Oesterreich einmal ohne Verrath Russland gegenüber seine Wehrkraft zur Entfaltung bringen wird, so wird das nicht die Frucht der Vaterlandsliebe der Polen, sondern nur die glückliche Consequenz eiserner Strenge und unbeirrter Energie der österreichischen Militärbehörden sein! —

XIX.

Es läge nahe, dieser Studie über die Decentralisirungsverhältnisse in Galizien noch einige Streiflichter auf die böhmischen Decentralisirungsverhältnisse hinzuzufügen. Hier wie dort geht das Verlangen auf Decentralisirung von nationalen Gelüsten aus und hier wie dort wird man die Concession zu einseitigen Bestrebungen ausnützen.

Böhmen bildet bei einer deutsch-österreichischen Verwicklung, welche hoffentlich undenkbar für die fernste Zukunft ist, ein noch wichtigeres, weil noch gefährdeteres Concentrationsgebiet für die österreichischen Truppen als im Feldzug von 1866. Die ganze Nordwestfront, welche ehemals durch Bayern gedeckt war, ist jetzt einer Invasion preisgegeben wie zur Zeit des 1. schlesischen Krieges und der napoleonischen Feldzüge.

Die Gefahr kann nur durch ein ausgezeichnetes Transversal-Eisenbahnnetz paralysirt werden, welches die preussisch-sächsische Front mit der bayrischen verbindet und gestattet, mit Schnelligkeit beträchtliche Truppenverschiebungen von einer Front zur andern zu bewerkstelligen.

Wohl ist der Anfang dazu vorhanden, indem das Teplitzer Becken durch die Pilsen-Priesener Bahn einerseits mit dem wichtigsten Uebergang über den Böhmerwald (Pilsen-Eisenstein) und andererseits indirect (via Budweis) mit dem Donaubecken in Verbindung gebracht ist.

Vom deutsch-militärischen Standpunkt genügt das aber noch nicht. Ebenso wie in Galizien, müsste in West- und Nordböhmen der Staat diejenigen Bahnen sofort übernehmen, welche, so lange sie, wie z. B. die soeben erwähnte Pilsen-Priesener Bahn, in unzulänglichem Privatbetrieb sind, nicht die Garantie zu bieten vermögen, dass sie später einmal die Aufgabe erfüllen können, die an sie herantreten muss.

Bayerische
Staatsbibliothek
München

SKIZZE
DES
ÖSTERREICHISCHEN EISENBAHNNETZES.

SACHSEN
PREUSSEN
POLEN
GALIZIEN
WOLHYNIEN
Rokitno Sümpfe
PODOLIEN
BESSARABIEN
BUKOWINA
UNGARN
BAIERN
ITALIEN
DALMATIEN
BOSNIEN
SERBIEN
RUMÄNIEN
BULGARIEN
MONTENEGRO
TÜRKEI
Adriatisches Meer
Schwarzes Meer

Nowogeorgiewsk, Warschau, n. Bialostock, n. Minsk, Brest-Litowski, Iwangorod, Lublin, Chelm, Kowel, Radom, Kielce, Lysa Gora, Annapol, Tschenstochow, Samostje, Winnize, Sokal, Tultschin, Luzk, Bobna, Dubno, Shitomir, Kiew, n. Kursk u. Orel, Dnjepr, Pripet, Granika, Chrzanow, Krakau, Myslowitz, Tarnow, Jaroslau, Przemysl, Lemberg, Brody, Tarnopol, Proskurow, Berditscheff, Bochnia, Rzeszow, Maków, Grybow, Neusandek, Zagorz, Chyrów, Lupkow, Stryj, Halicz, Husiatyn, Kamenez Podolsk, Stanislau, Kolomea, Cholin, Jelisawetgrad, nach Charkoff, Balta, Zittau, Reichenberg, Jungbunzlau, Turnau, Josephstadt, Königgrätz, Eger, Priesen, Buberc, Lissa, Grosswosek, Prag, Kolin, Pardubitz, Trübitz, Sternberg, Trotpau, Olmütz, Oderberg, Teschen, Tablocie, Czacza, Sillein, Prerau, Brünn, Pilsen, Eisenstein, Regensburg, Budweis, Gmünd, Lundenburg, Leluchow, Eperies, Abos, Trentschin, Kaschau, Liegény, Mihályi, Munkacs, Miskolcz, Szigeth, Czernowitz, Suczawa, Botuschani, Veresti, Pruth, Dniester, Wien, Pressburg, Neuhäus, Komorn, Linz, Enns, Donau, München, Steinahanger, Stuhlweisenburg, Czegled, Grosswardein, Maros-Vásárhély, Klausenburg, Schässburg, Kischinew, Tiraspol, Odessa, Innsbruck, Franzensfeste, Graz, Villach, Tarvis, Marburg, Zakany, Fünfkirchen, Laibach, Trient, Udine, Görz, Szegedin, Arad, Karlsburg, Maros, Temesvar, Hermannstadt, Kronstadt, Galatz, Dulcea, Braila, Buzau, Ploiesti, Pitesti, Petroseny, Karlstadt, Agram, Jissek, Essegg, Mariathersiopel, Neusatz, Weisskirchen, Steyerdorf, Bazias, Orsowa, Turn Severin, Krajowa, Bukarest, Triest, Fiume, Nowi, Brod, Vukovar, Semlin, Belgrad, Banjaluka, Serajewo, Zara, Siveric, Sebenico, Spalato, Ancona, Florenz, Bologna, Mantua, Verona, Loquago, Rovigo, Este, Venedig, Pescliera, Mitrowica, Nisch, Cattaro, Salonichi, Donau, Save, Drina, Timok, Morawa, Dobrudza, Pruth, Dniester

Maßstab 1: 3,000,000
Meilen 0 5 10 15 20
15 deutsche Meilen = 1 Grad

Signaturen:
- Bahnen für Truppentransport beim strateg. Aufmarsch
- Andere Bahnen im Betrieb
- Im Bau befindliche oder bereits concessionirte Bahnen

Lith. u. Druck v. Braumann's Druckerei (C. Martin) Zittau.

Bayerische
Staatsbibliothek
München

BSB Bayerische StaatsBibliothek
MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Baumgarten-Crusius, Artur

Der Oesterreichisch-Russische Zukunftskrieg Mit einer Karte

Hannover 1887
38.1914
urn:nbn:de:bvb:12-bsb11533240-9